

СОЛАС-74



КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ТЕКСТ КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74

CONSOLIDATED TEXT OF THE 1974 SOLAS CONVENTION

Содержание

СОЛАС	2
Приложение 1	266
Приложение 2	279
Приложение 3	290
Приложение 4	290
Приложение 5	292
Приложение 6	305



КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ТЕКСТ КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74

CONSOLIDATED TEXT OF THE 1974 SOLAS CONVENTION

ПРЕДИСЛОВИЕ

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

2 Комитет по безопасности на море (КБМ) Международной морской организации (ИМО) принял ряд поправок к Приложению к СОЛАС-74. Ряд поправок был также принят Международной конференцией по глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности 11 ноября 1988 г. Настоящая публикация содержит сводный текст Конвенции СОЛАС-74, Протокола-88 к ней и всех поправок, принятых по апрель 1992 г. Конференциями и Комитетом по безопасности на море. Сводный текст был составлен ЦНИИ морского флота для объединения в одном документе всех требований СОЛАС, применимых с 1 июля 1986 г.

3 В целом требования к конструкции, оборудованию и снабжению, содержащиеся в сводном тексте, применимы к судам, построенным 1 июля 1986 г. или после этой даты. Для определения таких требований, применимых к судам, построенным до этой даты, следует обращаться к предыдущим текстам Конвенции СОЛАС (соответственно с Протоколом-78, Поправками 1981, 1983 и 1988-89 г.). Как правило, требования эксплуатационного характера распространяются на все суда, независимо от даты постройки; исключения оговорены в тексте самих правил.

4 Сноски и примечания, приводимые в данном сводном тексте, отсылают к кодексам, руководствам и рекомендациям, относящимся к конкретному тексту, и могут приводиться на уровень современности с одобрением новых документов ИМО.

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

- .1 В главе 1 выражения "настоящая Конвенция" и "настоящая Конвенция и настоящие правила" заменены простым термином "настоящие правила"; и
- .2 исправлены все ошибки, обнаруженные в текстах на момент издания, независимо от стадии процесса ректификации ИМО.

6 С другой стороны, обращаем внимание на следующие вопросы, которые не были отрегулированы

редактированием:

- .1 десятичная система нумерации использована в главах II-1, II-2, III, IV, VI и VII, которые были полностью заменены в процессе внесения в них поправок; существовавшая ранее система нумерации сохранена в остальных главах;
- .2 ссылка на правила, пункты и главы использует сокращенную форму, например "правило II-2/55.5" (пункт 5, правила 55, главы II-2), тогда как существовавшая ранее система сохранена в правилах, которые не подверглись изменениям, например "правило 8 главы I", "пункт (а) этого правила";
- .3 термин "валовая вместимость ... рег.т" сохранен и распространяется на валовую вместимость, определенную Международной конвенцией по обмеру судов 1969 г., и валовую вместимость ... рег.т, определенную существующими национальными правилами обмера судов (резолюция А.493(XII));
- .4 ссылки на английские единицы измерения были сохранены в текстах, не подвергшихся изменениям, при этом, когда в них будут вноситься поправки, английские единицы будут заменены на метрические единицы системы СИ вместо английских единиц в соответствии с резолюцией А.351 (IX).

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

8 Поправки к текстам, по мере их принятия ИМО, будут доводиться ЦНИИМФ до сведения всех пользователей Сводного текста.

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ТЕКСТ КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74

Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.0

Протокол 1988 года к международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

Сводный текст приложений к Конвенции солас-74 и протоколу-88 к ней, включающий поправки

ГЛАВА I	Общие положения
ЧАСТЬ А	Применение, определения и т.д.
ЧАСТЬ В	Освидетельствования и свидетельства
ЧАСТЬ С	Аварии
ГЛАВА II-1	Конструкция-деление на отсеки и остойчивость, механические и электрические установки
ЧАСТЬ А	Общие положения
ЧАСТЬ А-1	Устройство судов
ЧАСТЬ В	Деление на отсеки и остойчивость
ЧАСТЬ В-1	Деление на отсеки и остойчивость в поврежденном состоянии
ЧАСТЬ С	Механические установки
ЧАСТЬ D	Электрические установки
ЧАСТЬ E	Дополнительные требования для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием
ГЛАВА II-2	Конструкция - противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара
ЧАСТЬ А	Общие положения
ЧАСТЬ В	Меры пожарной безопасности на пассажирских судах

ЧАСТЬ С	Меры пожарной безопасности на грузовых судах
ЧАСТЬ D	Меры пожарной безопасности на танкерах
ГЛАВА III	Спасательные средства и устройства
ЧАСТЬ А	Общие положения
ЧАСТЬ В	Требования к судну
ЧАСТЬ С	Требования к спасательным средствам
ГЛАВА IV	Радиосвязь
ЧАСТЬ А	Общие положения
ЧАСТЬ В	Обязательства договаривающихся правительств
ЧАСТЬ С	Требования к судам
ГЛАВА V	Безопасность мореплавания
ГЛАВА VI	Перевозка грузов
ЧАСТЬ А	Общие положения
ЧАСТЬ В	Специальные положения для навалочных грузов, иных чем зерно
ЧАСТЬ С	Перевозка зерна
ГЛАВА VII	Перевозка опасных грузов
ЧАСТЬ А	Перевозка опасных грузов в упаковке или навалам
ЧАСТЬ В	Конструкция и оборудование судов, перевозящих опасные химические грузы наливом
ЧАСТЬ С	Конструкция и оборудование судов, перевозящих сжиженные газы наливом
ГЛАВА VIII	Ядерные суда
ДОПОЛНЕНИЕ	Свидетельства
ГЛАВА XI	Управление безопасной эксплуатацией судов
ГЛАВА X	Меры безопасности для высокоскоростных судов
ГЛАВА XI	Специальные меры по повышению безопасности на море

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 г.**

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 г., с учетом прогресса, достигнутого со времени заключения этой Конвенции,
ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

СТАТЬЯ I

Общие обязательства по Конвенции

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

-
- В настоящее время - Международная морская организация

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 лиц при чрезвычайных обстоятельствах

- а) Для обеспечения эвакуации лиц с целью избавления их от грозящей их жизни опасности Договаривающееся правительство может разрешить перевозку на своих судах большего количества лиц, чем это допускается положениями настоящей Конвенции.
- б) Такое разрешение не лишает другие Договаривающиеся правительства права контроля, осуществляемого ими согласно настоящей Конвенции, над такими судами при заходе их в 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

- a) Настоящая Конвенция в отношениях между Договаривающимися правительствами заменяет и отменяет Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море, подписанную в Лондоне 17 июня 1960 г.
- b) Все другие ныне действующие между Правительствами-участниками настоящей Конвенции договоры, конвенции и соглашения, касающиеся охраны человеческой жизни на море или вопросов, затрагивающих такую охрану, продолжают сохранять в течение своего срока действия полную силу в отношении:
- (i) судов, к которым настоящая Конвенция не применяется;
 - (ii) судов, к которым настоящая Конвенция применяется, но по вопросам, которые специально не предусмотрены настоящей Конвенцией.
- c) Однако, когда положения таких договоров, конвенций или соглашений противоречат положениям настоящей Конвенции, 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 членам Организации и всем Договаривающимся правительствам не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения;
 - (ii) представленная и разосланная таким образом поправка передается на рассмотрение Комитету по безопасности на море Организации;
 - (iii) Договаривающиеся правительства государств, независимо от того являются они членами Организации или нет, имеют право на участие в работе Комитета по безопасности на море при рассмотрении и одобрении им поправок;
 - (iv) поправки одобряются большинством в две трети голосов Договаривающихся правительств, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море, состав которого расширен, как это предусмотрено подпунктом (iii) настоящего пункта (далее "Комитет по безопасности на море расширенного состава"), при условии, что в момент голосования присутствует не менее одной трети Договаривающихся правительств;
 - (v) одобренные в соответствии с подпунктом (iv) настоящего пункта поправки направляются Генеральным секретарем Организации всем Договаривающимся правительствам для их принятия;
 - (vi)
 - 1) поправка к статье Конвенции или к главе 1 Приложения считается принятой на дату, в которую она принята двумя третями Договаривающихся правительств.
 - 2) поправка к Приложению, за исключением его главы 1, 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 Комитете по безопасности на море расширенного состава.

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

- (vii)
 - 1) поправка к статье Конвенции или к главе 1 ее Приложения вступает в силу для тех Договаривающихся правительств, которые ее приняли, по истечении шести

месяцев с даты, на которую она считалась принятой, а для Договаривающегося правительства, которое примет ее после этой даты, - по истечении шести месяцев с даты ее принятия таким Договаривающимся правительством;

- 2) поправка к Приложению, за исключением его главы 1, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую она считается принятой, для всех Договаривающихся правительств, за исключением тех, которые сделали заявление согласно подпункту (vi) 2) настоящего пункта о том, что они возражают против поправки и не отозвали такого заявления. Однако до установленной даты вступления в силу поправки Договаривающееся правительство может сделать уведомление Генеральному секретарю Организации, что оно освобождает себя от введения в действие положений такой поправки на срок, не превышающий одного года, начиная с даты ее вступления в силу, или на такой больший срок, который может быть установлен большинством в две трети Договаривающихся правительств, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море расширенного состава во время одобрения поправки.

с) Поправка путем созыва Конференции:

- (i) по просьбе Договаривающегося правительства, поддержанной не менее одной трети Договаривающихся правительств, Организация созывает Конференцию Договаривающихся правительств для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции;
- (ii) поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети голосов присутствующих и голосующих Договаривающихся правительств, направляется генеральным секретарем Организации всем Договаривающимся правительствам для ее принятия;
- (iii) если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с условиями процедуры, предусмотренными для этой цели соответственно в подпунктах (vi) и (vii) пункта b) настоящей статьи, причем ссылки в этих подпунктах на Комитет по безопасности на море расширенного состава означают ссылки на Конференцию.

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

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

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

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

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

СТАТЬЯ IX

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

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

- (i) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
- (ii) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
- (iii) присоединения.

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

с) 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 50% 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 направляет ее заверенные копии Правительствам всех Государств, подписавшим ее или присоединившимся к ней.
- б) 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 1 ноября 1974 г.

(Подписи опущены)

ПРОТОКОЛ 1988 Г. К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ , ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

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

ПРИЗНАВАЯ необходимость введения в упомянутую выше Конвенцию положений об освидетельствовании и оформлении свидетельств, гармонизированных с соответствующими положениями других международных документов,
СЧИТАЯ, что лучшим способом для достижения этой цели является заключение Протокола к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.,
СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

СТАТЬЯ I

Общие обязательства

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

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

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

СТАТЬЯ II

Предыдущие договоры

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

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

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

СТАТЬЯ III

Направление информации

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

- a) тексты законов, постановлений, предписаний, правил и других документов, которые были опубликованы по различным вопросам, затрагиваемым настоящим Протоколом;
- b) список назначенных инспекторов или признанных организаций, которые уполномочены от их имени осуществлять принятие мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море, для рассылки Сторонам с целью информирования их должностных лиц и уведомления о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных этим назначенным инспекторам или признанным организациям;
- c) достаточное количество образцов их свидетельств, выдаваемых на основании положений настоящего Протокола.

СТАТЬЯ IV

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

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

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

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

c) присоединения.

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

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

СТАТЬЯ V

Вступление в силу

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

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

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

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

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

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

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

СТАТЬЯ VI

Поправки

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

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

b) поправки к статьям настоящего Протокола и Приложению к нему должны быть одобрены и вступить в силу в соответствии с процедурой, применяемой к поправкам к статьям Конвенции или главе 1 Приложения к ней; и

c) поправки к дополнению к Приложению к настоящему Протоколу могут быть одобрены и вступить в силу в соответствии с процедурой, применяемой к поправкам к Приложению к Конвенции, за исключением главы 1.

СТАТЬЯ VII

Денонсация

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

2 Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации генеральному секретарю

Организации.

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

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

СТАТЬЯ VIII

Депозитарий

1 Настоящий Протокол сдается на хранение генеральному секретарю Организации (именуемому далее "Депозитарий").

2 Депозитарий должен:

а) информировать правительства всех государств, подписавшие настоящий Протокол или присоединившиеся к нему, о:

- i) каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
- ii) дате вступления в силу настоящего Протокола;
- iii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты его получения и даты вступления денонсации в силу;

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

12

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

СТАТЬЯ IX

Языки

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

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ одиннадцатого ноября одна тысяча девятьсот восемьдесят восьмого года.
В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящий Протокол.

(Подписи опущены)

СВОДНЫЙ ТЕКСТ ПРИЛОЖЕНИЙ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74 И ПРОТОКОЛУ-88 К НЕЙ, ВКЛЮЧАЮЩИЙ ПОПРАВКИ

ГЛАВА I - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ЧАСТЬ А - ПРИМЕНЕНИЕ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И Т.Д.

- 1 Применение
- 2 Определения
- 3 Исключения
- 4 Изъятия
- 5 Равноценные замены

ЧАСТЬ В - ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И СВИДЕТЕЛЬСТВА

- 6 Проверка и освидетельствование
- 7 Освидетельствования пассажирских судов
- 8 Освидетельствования спасательных средств и прочего оборудования и снабжения грузовых судов
- 9 Освидетельствования радиоустановок грузовых судов
- 10 Освидетельствования конструкции, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов
- 11 Поддержание состояния судна после освидетельствования
- 12 Выдача или подтверждение свидетельств
- 13 Выдача или подтверждение свидетельств другим правительством
- 14 Срок действия и действительность свидетельств
- 15 Форма свидетельств и перечней оборудования
- 16 Доступность свидетельств
- 17 Признание свидетельств
- 18 Приложение к свидетельству
- 19 Контроль
- 20 Преимущества

ЧАСТЬ С-АВАРИИ

21 Аварии

ГЛАВА I-ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ЧАСТЬ А - ПРИМЕНЕНИЕ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И Т.Д.

Правило 1

Применение

- a) Настоящие правила, если специально не предусмотрено иное, применяются только к судам, совершающим международные рейсы.
- b) В каждой главе более точно определено, к каким судам и в какой мере она применяется.

Правило 2

Определения

В настоящих правилах, если специально не предусмотрено иное:

- a) "правила" означают правила, содержащиеся в Приложении к настоящей Конвенции;
- b) "Администрация" означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания;
- c) "одобрено" означает одобрено Администрацией;
- d) "международный рейс" означает рейс из страны, к которой применяется настоящая Конвенция, до порта за пределами этой страны или наоборот;
- e) "пассажир" означает всякое лицо, за исключением:
 - (i) капитана и членов экипажа или иных лиц, работающих либо выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна; и
 - (ii) ребенка не старше одного года;
- f) "пассажирское судно" означает судно, перевозящее более двенадцати пассажиров;
- g) "грузовое судно" означает судно, не являющееся пассажирским;
- h) "танкер" означает грузовое судно, построенное или приспособленное для перевозки наливом воспламеняющихся * жидких грузов;
- i) "рыболовное судно" означает судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или иных живых ресурсов моря;

- ж) "ядерное судно" означает судно, оборудованное ядерной силовой установкой;
- к) "новое судно" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки на 25 мая 1980 г. или после этой даты;
- л) "существующее судно" означает судно, не являющееся новым;
- м) одна миля равна 1852 м (6080 футам);
- п) "ежегодная дата" означает день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия соответствующего свидетельства.

Правило 3 *Исключения*

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

- (i) военным кораблям и военным транспортам;
- (ii) грузовым судам валовой вместимостью менее 500 рег.т;
- (iii) судам, не имеющим механических средств движения;
- (iv) деревянным судам примитивной конструкции;
- (v) прогулочным яхтам, не занимающимся коммерческими перевозками;
- (vi) рыболовным судам.

б) 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°.

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

Правило 4 *Изыятия*

а) 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.

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

Правило 5 *Равноценные замены*

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

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

ЧАСТЬ В - ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И СВИДЕТЕЛЬСТВА

Правило 6

Проверка и освидетельствование

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

б) 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.

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

д) 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

а) 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 14b, e, f и g;
- iii) дополнительные освидетельствования по мере необходимости.

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

- действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море.
- ii) освидетельствование для возобновления свидетельства включает проверку конструкции, котлов, других сосудов под давлением, механизмов, оборудования и снабжения, а также подводной части судна. Это освидетельствование должно удостоверять, что судно в отношении конструкции, котлов и других сосудов под давлением и их арматуры, главных и вспомогательных механизмов, электрического оборудования, радиоустановок, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, противопожарной защиты, противопожарных систем и средств, спасательных средств и устройств, судового навигационного оборудования, навигационных изданий, средств для посадки лоцманов и иного оборудования и снабжения находится в удовлетворительном состоянии и пригодно для того вида эксплуатации, для которого оно предназначено, что оно отвечает требованиям настоящих правил, а также законов, постановлений, предписаний и правил, изданных Администрацией исходя из настоящих правил. Имеющиеся на судне сигнально-отличительные огни, сигнальные знаки и средства подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия подлежат также вышеупомянутому освидетельствованию, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
 - iii) дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, производится после ремонта, являющегося следствием обследования, указанного в правиле 11, или во всех иных случаях после производства любого значительного ремонта или восстановительных работ. Освидетельствование должно 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.
- c) i) упомянутые в пункте b настоящего правила законы, постановления, предписания и правила должны быть во всех отношениях таковы, чтобы обеспечивать с точки зрения охраны человеческой жизни пригодность судна для того вида эксплуатации, для которого оно предназначено;
- ii) они должны содержать, среди прочего, требования, подлежащие выполнению при гидравлических или иных приемлемых испытаниях, проводимых до ввода в эксплуатацию и в последующем, которым должны быть подвергнуты главные и вспомогательные котлы, соединения, паропроводы, баллоны высокого давления и топливные цистерны для двигателей внутреннего сгорания. Эти требования должны предусматривать также порядок проведения испытаний и устанавливать периодичность двух последовательных испытаний.

Правило 8

Освидетельствования спасательных средств и прочего оборудования и снабжения грузовых судов

- a) Спасательные средства и прочее оборудование и снабжение грузовых судов валовой вместимостью 500 рег.т и более, как указано в пункте b(i), подлежат освидетельствованиям, указанным ниже:
- i) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;
 - ii) освидетельствование для возобновления свидетельства с периодичностью, установленной Администрацией, но не превышающей 5 лет, за исключением случаев, когда применяется правило 14b, e, f и g;
 - iii) периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до или после второй или в пределах трех месяцев до и после третьей ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, которое может проводиться вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте a(iv);
 - iv) ежегодное освидетельствование в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;
 - v) дополнительное освидетельствование, как предписано для пассажирских судов в правиле 7 b (iii).
- b) Освидетельствования, упомянутые в пункте a), проводятся следующим образом:
- i) первоначальное освидетельствование включает полную проверку противопожарных систем и средств, спасательных средств и устройств, за исключением радиоустановок, судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и иного оборудования и снабжения, к которым применяются главы II-1, II-2, III и V, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Схемы противопожарной защиты, навигационные издания, сигнально-отличительные огни, сигнальные знаки и средства подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия подлежат также вышеупомянутому освидетельствованию, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих Правил и там, где это применимо, - требованиям действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
 - ii) освидетельствование для возобновления свидетельства и периодическое освидетельствование включают проверку оборудования и снабжения, указанных в пункте b(i), чтобы удостовериться, что они отвечают

соответствующим требованиям настоящих Правил и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;

- iii) ежегодное освидетельствование включает общую проверку оборудования и снабжения, указанных в пункте b(i), чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с правилом 11a и остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.
- c) Проведение периодических и ежегодных освидетельствований, упомянутых в пунктах a(iii) и a(iv), должно быть подтверждено в Свидетельстве о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

Правило 9

Освидетельствования радиустановок грузовых судов

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

- i) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;

19

- ii) освидетельствование для возобновления свидетельства с периодичностью, установленной Администрацией, но не превышающей пяти лет, за исключением случаев, когда применяется правило 14b, 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 7b (iii).

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

- i) первоначальное освидетельствование включает полную проверку радиустановок грузовых судов, включая радиустановки, используемые в спасательных средствах, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил;
- ii) освидетельствование для возобновления свидетельства и периодическое освидетельствование включают проверку радиустановок грузовых судов, включая радиустановки, 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

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 14b, e, f и g;
- iii) промежуточное освидетельствование в пределах 3 месяцев до или после второй или в пределах 3 месяцев до или после третьей ежегодной даты выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции, которое должно проводиться вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте a(iv);
- iv) ежегодное освидетельствование в пределах 3 месяцев до и после каждой ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции;
- v) минимум две проверки подводной части судна в течение любого пятилетнего периода, за исключением случаев, когда применяется правило 14e или f. В случае, когда применяется правило 14e или f, этот пятилетний период может быть увеличен до срока, совпадающего с продленным сроком действия свидетельства. Во всех случаях промежуток между любыми двумя такими проверками не должен превышать 36 месяцев;
- vi) дополнительное освидетельствование, как предписано для пассажирских судов в правиле 7b (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 их изготовления, котлы и другие сосуды под давлением и их арматура, главные и вспомогательные механизмы, включая рулевой привод и связанные с ним системы управления, электрическое оборудование и другое оборудование отвечают требованиям настоящих правил, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно, и что предусмотрена требуемая информация об остойчивости. Для танкеров такое освидетельствование также включает проверку насосных отделений, грузовых, топливных и вентиляционных систем трубопроводов и связанных с ними предохранительных устройств;
 - ii) освидетельствование для возобновления Свидетельства включает проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, как указано в пункте b(i), чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;
 - iii) промежуточное освидетельствование включает проверку конструкции, котлов и других сосудов под давлением, механизмов, оборудования и снабжения, рулевого привода и связанных с ним систем управления и электрического оборудования, чтобы удостовериться, что они остаются в удовлетворительном состоянии для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Для танкеров освидетельствование включает также проверку насосных отделений, грузовых, топливных и вентиляционных систем трубопроводов, газоотводных труб и связанных с ними предохранительных устройств, испытание сопротивления изоляции электрического оборудования в опасных зонах;
 - iv) ежегодное освидетельствование включает общую проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, упомянутых в пункте b (i), чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с правилом 11 a и остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;
 - v) проверка подводной части судна и освидетельствование связанных с нею объектов, проверяемых в то же самое время, должны удостовериться, что они остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.
- c) Проведение промежуточных и ежегодных освидетельствований и проверок подводной части судна, упомянутых в пункте a(iii), (iv) и (v), должно быть подтверждено в Свидетельстве о безопасности грузового судна по конструкции.

Правило 11

Поддержание состояния судна после освидетельствования

- a) Судно и его оборудование поддерживаются в состоянии, отвечающем положениям настоящих правил, для обеспечения того, чтобы судно во всех отношениях оставалось годным для выхода в море без опасности для судна или людей на борту.
- b) После завершения любого освидетельствования судна в соответствии с правилами 7, 8, 9 или 10 не должно производиться каких-либо изменений в конструктивных устройствах, механизмах, оборудовании и других объектах, подвергшихся освидетельствованию, без разрешения Администрации.

21

- c) 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 должна удостовериться, что такое сообщение было сделано.

Правило 12

Выдача или подтверждение свидетельства

- a) i) свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности пассажирского судна, выдается пассажирскому судну, которое отвечает соответствующим требованиям глав II-1, II-2, III, IV и V и любым другим соответствующим требованиям 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
- 22
- грузового судна по радиооборудованию и Свидетельство о безопасности грузового судна, упомянутые в подпунктах i, iii, iv и v, должны быть дополнены Перечнем оборудования;
- vii) если судну на основании положений настоящих правил и в соответствии с ними предоставляется изъятие, то в дополнение к свидетельствам, предписываемым настоящим пунктом, выдается свидетельство, называемое Свидетельством об изъятии;
 - viii) свидетельства, упомянутые в 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 положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 г., 1948 г. или 1929 г. и в соответствии с ними после даты вступления в силу настоящей Конвенции для этого правительства.

Правило 13

Выдача или подтверждение свидетельств другим правительством

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

Правило 14

Срок действия и действительность свидетельств

- a) Свидетельство о безопасности пассажирского судна должно выдаваться на срок, не превышающий 12 месяцев. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению и Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию выдаются на срок, установленный Администрацией, но не превышающий 5 лет. Свидетельство об изъятии действует не дольше, чем свидетельство, к которому оно относится.
- b) i) независимо от требований пункта a), когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:
 - 1) даты, не превышающей 12 месяцев с даты истечения срока действия существующего свидетельства, - для пассажирского судна;

- 2) даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, - для грузового судна;
- ii) если освидетельствование или возобновление свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:
 - 1) даты, не превышающей 12 месяцев с даты истечения срока действия существующего свидетельства - для пассажирского судна;
 - 2) даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства - для грузового судна;
- iii) если освидетельствование или возобновление свидетельства закончено более чем за 3 месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:
 - 1) даты, не превышающей 12 месяцев с даты окончания освидетельствования или 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 5 лет, Администрация может продлить действие свидетельства с даты истечения срока его действия до максимального срока, установленного в пункте *a*, при условии, что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые в правилах 8,9 и 10, применяемые, когда свидетельство выдается на пятилетний период.

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

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

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

f) Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не было продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями 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 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления, - для грузового судна.

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

- i) даты, не превышающей 12 месяцев с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства, - для пассажирского судна;
- ii) даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства, - для грузового судна.

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

- i) ежегодная дата, указанная в соответствующем свидетельстве, должна быть изменена внесением записи на дату, которая должна быть не позднее трех месяцев после даты, на которую было закончено освидетельствование;
 - ii) последующее ежегодное, промежуточное или периодическое освидетельствование, требуемое соответствующими правилами, должно быть закончено в периоды, предписываемые этими правилами, используя новую ежегодную дату,
 - iii) дата истечения срока действия свидетельства может оставаться без изменения при условии, что одно или более ежегодное, промежуточное или периодическое освидетельствования, в зависимости от случая, проводятся в сроки, не превышающие максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными соответствующими правилами.
- i) Свидетельство, выданное на основании правила 12 или 13, теряет силу в любом из следующих случаев:
- i) если соответствующие освидетельствования и проверки не закончены в сроки, указанные в правилах 7a, 8a, 9a и 10a;
 - 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 11a и b. В случае передачи судна между Договаривающимися правительствами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство государства, под флагом которого это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии свидетельств, имевшихся на судне до его передачи, и, если имеются, две копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Правило 15

Форма свидетельств и перечней оборудования

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

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 свидетельству

- a) Если при совершении какого-либо определенного рейса судно имеет на борту меньшее число лиц, чем общее их число, указанное в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна, и, следовательно, вправе иметь на борту меньшее количество спасательных шлюпок и иных спасательных средств, чем указано в Свидетельстве в соответствии с положениями настоящих правил Правительство, лицо или организация, упомянутые в правиле 12 или 13 настоящей главы, могут выдать приложение к Свидетельству.
- b) В этом приложении указывается, что при данных обстоятельствах нет нарушения положения настоящих правил. Оно прилагается к Свидетельству и заменяет его в части, касающейся спасательных средств. Оно действительно только на тот определенный рейс, на который оно выдано.

Правило 19

Контроль

- a) 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 13, являются действительными.

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

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

d) В случае, когда этот контроль дает основания для вмешательства любого рода, должностное лицо, осуществляющее контроль, немедленно письменно уведомляет консула или 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, извещаются назначенные инспекторы или признанные организации, ответственные за выдачу свидетельств. Факты относительно такого вмешательства сообщаются Организации.

26

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

f) При осуществлении контроля согласно настоящему правилу прилагаются все возможные усилия, чтобы избежать неоправданной задержки или отсрочки отхода судна. Если судно вследствие этого неоправданно задержано или отсрочен его отход, оно имеет право на компенсацию любых понесенных потерь или 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 которому применяются положения настоящей Конвенции, если она считает, что такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящие правила.

b) Каждое Договаривающееся правительство обязуется передавать Организации информацию о результатах таких расследований. Никакие доклады или рекомендации, составленные Организацией на основе такой информации, не должны разглашать 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-ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ** **УСТАНОВКИ**

А-ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1 Применение
- 2 Определения
- 3 Определения, относящиеся к частям С, D и E

ЧАСТЬ В - ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ

- 4 Предельная длина затопления пассажирских судов
- 5 Проницаемость для пассажирских судов
- 6 Допустимая длина отсеков пассажирских судов
- 7 Специальные требования, касающиеся деления пассажирских судов на отсеки
- 8 Остойчивость пассажирских судов в поврежденном состоянии
- 9 Балластировка пассажирских судов
- 10 Переборки пиков и машинного помещения, туннели гребных валов и т.д. на пассажирских судах
- 11 Переборки пиков и машинного помещения и дейдвудные трубы на грузовых судах
- 12 Двойное дно на пассажирских судах
- 12-1 Двойное дно на грузовых судах, не являющихся танкерами
- 13 Назначение, нанесение и регистрация грузовых ватерлиний деления на отсеки на пассажирских судах
- 14 Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых переборок и т.п. на пассажирских и грузовых судах
- 15 Отверстия в водонепроницаемых переборках пассажирских судов
- 16 Пассажирские суда, перевозящие грузовые транспортные средства и сопровождающий персонал
- 17 Отверстия в наружной обшивке пассажирских судов, расположенные ниже предельной линии погружения
- 18 Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых дверей, иллюминаторов и т.д. на пассажирских и грузовых судах
- 19 Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых палуб, шахт и т.д. на пассажирских и грузовых судах
- 20 Водонепроницаемость пассажирских судов выше предельной линии погружения
- 20-1 Закрытие грузовых дверей
- 21 Осушительные средства
- 22 Информация об остойчивости пассажирских и грузовых судов
- 23 Схемы по борьбе за живучесть на пассажирских судах
- 23-1 Борьба за живучесть на грузовых судах
- 23-2 Водонепроницаемость корпуса и надстроек, меры по предотвращению повреждения и борьбе за живучесть судна
- 24 Маркировка, периодические тренировки по управлению и проверка водонепроницаемых дверей и т.д. на пассажирских судах
- 25 Записи в судовом журнале пассажирских судов

ЧАСТЬ В-1 - ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ В ПОВРЕЖДЕННОМ СОСТОЯНИИ ГРУЗОВЫХ СУДОВ

- 25-1 Применение
- 25-2 Определения
- 25-3 Требуемый индекс деления на отсеки "R"
- 25-4 Достижимый индекс деления на отсеки "A"
- 25-5 Расчет фактора "r_i"
- 25-6 Расчет фактора "s_i"
- 25-7 Проницаемость
- 25-8 Информация об остойчивости
- 25-9 Отверстия в водонепроницаемых переборках и внутренних палубах на грузовых судах
- 25-10 Наружные отверстия на грузовых судах

ЧАСТЬ С - МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

- 26 Общие положения
- 27 Механизмы
- 28 Средства обеспечения заднего хода
- 29 Рулевой привод
- 30 Дополнительные требования к электрическим и электрогидравлическим рулевым приводам
- 31 Органы управления механизмами

- 32 Паровые котлы и системы питания котлов
- 33 Системы паропроводов
- 34 Системы сжатого воздуха
- 35 Системы вентиляции в машинных помещениях
- 36 Защита от шума
- 37 Связь между ходовым мостиком и машинным помещением
- 38 Сигнализация вызова механиков
- 39 Расположение аварийных установок на пассажирских судах

ЧАСТЬ D - ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

- 40 Общие положения
- 41 Основной источник электроэнергии и системы освещения
- 42 Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах
- 42-1 Дополнительное аварийное освещение на пассажирских судах с горизонтальным способом погрузки и выгрузки
- 43 Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах
- 44 Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов
- 45 Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

ЧАСТЬ E - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ МАШИНЫХ ПОМЕЩЕНИЙ С ПЕРИОДИЧЕСКИ БЕЗВАХТЕННЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ

- 46 Общие положения
- 47 Меры предосторожности против пожара
- 48 Защита от затопления
- 49 Управление главными механизмами с ходового мостика
- 50 Связь
- 51 Система аварийно-предупредительной сигнализации
- 52 Системы защиты
- 53 Специальные требования, предъявляемые к механическим, котельным и электрическим установкам
- 54 Специальные меры в отношении пассажирских судов

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

ЧАСТЬ A - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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 на 1 июля 1986 г. или после этой даты.

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 на 1 июля 1986 г., до или после этой даты";
- .3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудованное в пассажирское, считается пассажирским судном, построенным на дату начала такого переоборудования.

2 Если специально не предусмотрено иное в отношении судов, построенных до 1 июля 1986 г., Администрация

должна обеспечить выполнение требований, применяемых на основании главы II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененных резолюцией MSC. I (XIV).

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 1986 г., должны, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным на 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 1986 г. или после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

3.2 Несмотря на положения пункта 3.1 пассажирские суда, которые подвергаются ремонту, переоборудованию и модификации, связанным с удовлетворением требований правила II-1/8-1, не должны считаться прошедшими ремонт, переоборудование и модификацию существенного характера.

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 г.; и
- .2 Правил, приложенных к Протоколу по требованиям, предъявляемым к помещениям пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, 1973 г.

Правило 2 *Определения*

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное:

- 1.1 "Грузовая ватерлиния деления на отсеки" есть ватерлиния, применяемая при делении судна на отсеки.
- 1.2 "Самая высокая грузовая ватерлиния деления на отсеки" есть ватерлиния, соответствующая наибольшей осадке, разрешенной применимыми правилами деления на отсеки.
- 2 "Длина судна" есть длина, измеренная между перпендикулярами из крайних точек судна на уровне самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки.
- 3 "Ширина судна" есть наибольшая ширина между наружными кромками шпангоутов на уровне или ниже самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки
- 4 "Осадка" есть расстояние по вертикали от теоретической основной плоскости до данной грузовой ватерлинии деления на отсеки, измеренное на миделе.
- 5 "Палуба переборок" есть самая верхняя палуба, до которой доведены поперечные водонепроницаемые переборки.
- 6 "Предельная линия погружения" есть линия, проведенная по меньшей мере на 76 мм ниже верхней поверхности палубы переборок у борта.
- 7 "Проницаемость помещения" есть выраженный в процентах объем помещения, который может быть заполнен водой. Объем помещений, выходящего за предельную линию погружения, вычисляется только до этой линии.
- 8 "Машинное помещение" рассматривается как пространство, заключенное между теоретической основной плоскостью, плоскостью предельной линии погружения и между крайними главными поперечными водонепроницаемыми переборками, ограничивающими помещения, в которых находятся главные механизмы, а также обслуживающие их вспомогательные механизмы и котлы и все постоянные угольные бункеры. При необычном расположении пределы машинных помещений определяет Администрация.

9 "Пассажирские помещения" есть помещения, предусмотренные для размещения и обслуживания пассажиров, за исключением багажных, кладовых, провизионных и почтовых отделений. Для целей правил II-1/5 и 6 помещения, расположенные ниже предельной линии погружения и предназначенные для размещения и обслуживания экипажа, должны рассматриваться как пассажирские помещения.

10 Во всех случаях объемы и площади должны вычисляться до теоретических обводов (линий).

11 "Непроницаемый при воздействии моря" означает, что в любых морских условиях вода не проникает внутрь судна.

12 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.

13 "Пассажирское судно ро-ро" есть пассажирское судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещениями специальной категории, определенными в правиле II-2/3.

Правило 3

Определения, относящиеся к частям C, D и E

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

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

2 "Главный рулевой привод" есть механизмы, исполнительные приводы перекладки руля и силовые агрегаты рулевого привода, если последние имеются, а также вспомогательное оборудование и средства приложения крутящего момента к валу 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, однако, 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, обеспечивающие движение, управляемость, безопасность мореплавания, противопожарную безопасность, непотопляемость, внутрисудовую и наружную связь и сигнализацию, а также пути эвакуации и лебедки для дежурных спасательных шлюпок находятся в рабочем состоянии и нормально функционируют наряду с предусмотренными комфортабельными условиями обитаемости.

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

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

8 "Нерабочее состояние судна" есть такое состояние, при котором главные механизмы, 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 балла руля и состоящее из силового агрегата или агрегатов рулевого привода, включая относящиеся к ним трубопроводы и арматуру, и исполнительного привода перекладки руля. Силовые системы могут иметь общие механические элементы, т. е. румпель, сектор и балле, или другие элементы, служащие для той же цели.

14 "Максимальная эксплуатационная скорость переднего хода" есть максимальная расчетная 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 расчетной максимальной мощности заднего хода при наибольшей осадке.

16 "Машинные помещения" есть все машинные помещения категории А и все другие помещения, в которых расположены главные механизмы, котлы, установки жидкого топлива, паровые машины, двигатели внутреннего сгорания, электрогенераторы и ответственные электрические механизмы, станции приема топлива, механизмы холодильных установок, успокоителей качки, систем вентиляции и кондиционирования воздуха, и другие подобные 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 механизмы; или
- .2 двигатели внутреннего сгорания, используемые как неглавные механизмы, 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" и принятого резолюцией MSC.4(48) Комитета по безопасности на море с поправками, которые могут быть приняты Организацией; либо
- .2 в главе VI Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, именуемого далее "Кодекс по химовозам" и принятого резолюцией А.212(VII) Ассамблеи Организации, с поправками, которые были или могут быть приняты 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" и принятого резолюцией MSC.5(48) Комитета по безопасности на море, с поправками, которые могут быть приняты Организацией; либо
- .2 в главе XIX Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, именуемого далее "Кодекс по газовозам" и принятого резолюцией А.328(1X) Ассамблеи Организации с поправками, которые были или могут быть приняты Организацией;

смотря по тому, что применимо.

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 "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.

ЧАСТЬ А-1-УСТРОЙСТВО СУДОВ

Правило 3-1

Требования к устройству, механическим и электрическим установкам судов

Дополнительно к требованиям, содержащимся в любом месте этих правил, суда проектируются, строятся, технически обслуживаются и ремонтируются, выполняя требования признанного Администрацией, в соответствии с положениями правила X1/1, классификационного общества к устройству, механическим и электрическим установкам, или применимые национальные требования Администрации, обеспечивающие эквивалентный уровень безопасности.

Правило 3-2

Предотвращение коррозии балластных танков забортной воды

1 Данное правило применяется к нефтяным танкерам и навалочникам, построенным 1 июля 1998 года и после этой даты.

2 Все специально предназначенные для забортной воды балластные танки должны иметь эффективную систему предотвращения коррозии, такую, как прочное защитное покрытие, или его эквивалент. Лучше использовать покрытие, имеющее светлый цвет. Схема выбора, применения, технического обслуживания и ремонта системы должна быть одобрена Администрацией, основываясь на руководстве, принятом Организацией *. Также используются, при необходимости, расходные аноды.

* См. Руководство по выбору, применению, техническому обслуживанию и ремонту системы предотвращения коррозии балластных танков забортной воды, принятое резолюцией А.798(19) Организации.

Правило 3-3

Безопасный доступ на носовую часть танкеров

1 Для целей данного правила и правила 3-4, термин танкеры включает нефтяные танкеры, определенные в правиле II-1/2.12; танкеры-химовозы, определенные в правиле VII/8.2 и газовозы, определенные в правиле VII/11.2.

2 Каждый танкер, построенный 1 июля 1998 г. и после этой даты, должен оборудоваться средствами, позволяющими экипажу иметь безопасный доступ на носовую часть судна в условиях плохой погоды. На танкерах, построенных до 1 июля 1998 г., такие средства должны быть обеспечены при первом, после 1 июля 1998 г., доковании, но не позднее 1 июля 2001 г. Такие средства доступа должны быть одобрены Администрацией на основе рекомендации, разработанной Организацией *.

Правило 3-4

Устройства аварийной буксировки танкеров

Устройство аварийной буксировки должно быть оборудовано в обоих оконечностях каждого танкера дедвейтом 2000 т и более, построенном 1 января 1996 г., и после этой даты. На танкерах, построенных до 1 января 1996 г., такое устройство должно быть оборудовано при первом плановом доковании после 1 января 1996 г., но не позднее 1 января 1999 г. Проект и конструкция устройства буксировки должны быть одобрены Администрацией, основываясь на руководстве, разработанном Организацией **.

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

** См. руководство по устройствам аварийной буксировки танкеров, принятое Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC 35(63)."

ЧАСТЬ В - ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ *

Правило 4

Предельная длина затопления пассажирских судов

1 Расчет предельной длины затопления в любой точке длины судна должен производиться с учетом формы, осадки и других характеристик данного судна.

2 Для судна с непрерывной палубой переборок предельная длина затопления в заданной точке есть максимальный отрезок длины судна с центром в данной точке, который может быть затоплен при определенных допущениях, приведенных в правиле II-1/5, без входа в воду предельной линии погружения.

3.1 Для судна, не имеющего непрерывной палубы переборок, предельная длина затопления для любой точки может быть определена с помощью принятой непрерывной предельной линии погружения, которая ни в какой точке не отстоит менее чем на 76 мм от верхней кромки палубы (у борта), до которой доведены водонепроницаемые переборки и наружная обшивка.

3.2 Если какой-либо отрезок принятой предельной линии погружения проходит значительно ниже палубы, до которой доведены переборки, Администрация может разрешить определенные послабления в части водонепроницаемости тех участков переборок, которые находятся над предельной линией погружения и под ближайшей вышерасположенной палубой.

Правило 5

Проницаемость для пассажирских судов

1.1 Допущения, упомянутые в правиле II-1/4, относятся к проницаемости помещений, расположенных ниже предельной линии погружения.

1.2 При определении предельной длины затопления применяется единая средняя проницаемость по всей длине каждой из следующих частей судна, расположенных ниже предельной линии погружения:

- .1 машинного помещения, определение которого дано в правиле II-1 /2;
- .2 части, расположенной в нос от машинного помещения; и
- .3 части, расположенной в корму от машинного помещения.

2.1 Единая средняя проницаемость для всего машинного помещения должна определяться по формуле:

$$85+10(a-c)/v,$$

где:

a — объем пассажирских помещений, определение которых дано в правиле II-1/2 и которые расположены ниже предельной линии погружения в пределах машинного помещения;

* Вместо требований настоящей части могут применяться Правила по делению на отсеки и остойчивости пассажирских судов, одобренные резолюцией А.265(VIII) Организации в качестве равноценной замены части В главы II Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 г., при условии, что эти Правила применяются в полном объеме. (Часть В применяется к пассажирским и грузовым судам, как указано в правилах.)

c — объем междупалубных помещений для груза, угля или запасов, которые расположены ниже предельной линии погружения в пределах машинного помещения;

v — полный объем машинного помещения ниже предельной линии погружения.

2.2 Если к удовлетворению Администрации показано, что средняя проницаемость, определенная подробным расчетом, меньше проницаемости, полученной по формуле, то может быть применена величина, определенная подробным расчетом. Для целей такого расчета проницаемость пассажирских помещений, определение которых дано в правиле II-1/2, принимается равной 95, проницаемость всех помещений для груза, угля и запасов - равной 60, а проницаемость двойного дна, топливных и других цистерн - равной такой величине, которая может быть одобрена в каждом отдельном случае.

3 За исключением случаев, предусмотренных в пункте 4, единая средняя проницаемость всей части судна, расположенной в нос или в корму от машинного помещения, должна определяться по формуле:

63+35a/v,

где:

a — объем пассажирских помещений, определение которых дано в правиле II-1/2 и которые расположены ниже предельной линии погружения в нос или в корму от машинного помещения; и

v — полный объем части судна ниже предельной линии погружения в нос или в корму от машинного помещения.

4.1 В случае деления судна на отсеки в соответствии со специальными требованиями правила II-1/6.5 единая средняя проницаемость всей части судна, расположенной в нос или в корму от машинного помещения, должна определяться по формуле:

95-35b/v,

где:

b — объем помещений, расположенных ниже предельной линии погружения и выше верхних кромок флоров, настила второго дна или цистерн пиков, смотря по тому, что имеет место, в нос или в корму от машинного помещения, которые предназначены и используются как грузовые помещения, бункеры для угля или жидкого топлива, кладовые, багажные и почтовые отделения, цепные ящики и цистерны пресной воды; и

v — полный объем части судна ниже предельной линии погружения в нос или в корму от машинного помещения.

4.2 В случае, если суда заняты в перевозках, при которых грузовые трюмы, как правило, не заполнены значительным количеством груза, никакая часть грузовых помещений не должна учитываться при вычислении величины b.

5 При необычном расположении Администрация может разрешить или потребовать подробного расчета средней проницаемости частей судна, расположенных в нос или в корму от машинного помещения. Для целей такого расчета проницаемость пассажирских помещений, определение которых дано в правиле

36

II-1/2, принимается равной 95, проницаемость помещений, в которых размещаются механизмы, - равной 85, проницаемость всех помещений для груза, угля и запасов - равной 60, а проницаемость двойного дна, топливных и других цистерн - равной такой величине, которая может быть одобрена в каждом отдельном случае.

6 Если междупалубный отсек, выгороженный двумя водонепроницаемыми поперечными переборками, включает какое-либо пассажирское помещение или помещение для экипажа, то весь этот отсек, за вычетом помещений, полностью выгороженных постоянными стальными переборками и предназначенных для других целей, должен рассматриваться как пассажирское помещение. Однако там, где такое пассажирское помещение или помещение для экипажа полностью выгорожено постоянными стальными переборками, только помещение, выгороженное таким образом, должно рассматриваться как пассажирское.

Правило 6

Допустимая длина отсеков пассажирских судов

1 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 судна и вида эксплуатации таким образом, чтобы самая высокая степень деления соответствовала судам наибольшей длины, занятым преимущественно перевозкой пассажиров.

2 Фактор деления

2.1 Наибольшая допустимая длина отсека, имеющего центр в какой-либо точке длины судна, определяется путем умножения предельной длины затопления на соответствующий фактор, называемый фактором деления.

2.2 Фактор деления зависит от длины судна и для каждой конкретной длины должен изменяться соответственно характеру эксплуатации, для которой предназначено судно. Этот фактор должен постоянно и непрерывно уменьшаться:

- .1 по мере увеличения длины судна, и
- .2 при переходе от фактора А, применяемого к судам, занятым преимущественно перевозкой груза, к фактору В, применяемому к судам, занятым преимущественно перевозкой пассажиров.

2.3 Значения факторов А и В должны определяться по формулам (1) и (2), где L - длина судна, определение которой дано в правиле П-1/2:

$$A=58,2/(L-60)+0,18 \quad (L=131 \text{ м и более}), \quad (1)$$

$$B=30,3/(L-42)+0,18 \quad (L=79 \text{ м и более}). \quad (2)$$

3 Критерий службы

3.1 Для судна данной длины соответствующий фактор деления должен определяться с помощью числового критерия службы (называемого ниже критерием службы), вычисляемого по формулам (3) и (4), где:

Cs — критерий службы;

L — длина судна (в метрах), определение которой дано в правиле П-1/2;

M — объем машинного помещения (в кубических метрах), определение которого дано в правиле П-1/2, с добавлением объема постоянных топливных цистерн, расположенных вне двойного дна в нос или в корму от машинного помещения;

P — полный объем пассажирских помещений ниже предельной линии погружения (в кубических метрах), определение которых дано в правиле П-1/2;

V — полный объем судна ниже предельной линии погружения (в кубических метрах);

Pi = KN, где:

N — число пассажиров, допускаемое к перевозке на данном судне, и

K=0,056 L.

3.2 Если значение KN больше суммы P и полного объема фактически имеющихся пассажирских помещений, расположенных выше предельной линии погружения, то величина Pi принимается равной этой сумме или двум третям KN, смотря по тому, что больше.

Если Pi больше P,

$$C_s=72*(M+2P_1)/(V+ P_i-P) \quad (3)$$

и в других случаях

$$C_s=72*(M+2P_1)/(V+ P_i-P) \quad (4)$$

3.3 Для судов, не имеющих непрерывной палубы переборок, объемы помещений должны приниматься до фактической предельной линии погружения, применяемой при определении предельных длин затопления.

4 Правила деления на отсеки судов, за исключением тех, на которые распространяется пункт 5

4.1 Деление на отсеки в корму от таранной переборки судов длиной 131 м и более, имеющих критерий службы 23 или менее, должно определяться фактором А, вычисленным по формуле (1); судов, имеющих критерий службы 123 или более, — фактором В, вычисленным по формуле (2), а судов, имеющих критерий службы между 23 и 123, — фактором F, полученным линейной интерполяцией между факторами А и В по формуле:

$$F=A - \frac{(A-B)*(C_s-23)}{100} \quad (5)$$

Однако, когда критерий службы равен или больше 45 и в то же время полученный по формуле (5) фактор деления равен или меньше 0,65, но больше 0,50, деление на отсеки в корму от таранной переборки должно определяться фактором, равным 0,50.

4.2 Если фактор F меньше 0,40 и к удовлетворению Администрации показана практическая невозможность применения такого фактора F для машинного отделения судна, то для этого помещения может быть принят увеличенный фактор, который, однако, не должен превышать 0,40.

4.3 Деление на отсеки в корму от таранной переборки судов длиной менее 131 м, но не менее 79 м, имеющих критерий службы, равный S, где:

$$S=\frac{3574 - 25L}{13}$$

должно определяться фактором, равным единице; судов, имеющих критерий службы 123 и более, — фактором В, вычисленным по формуле (2), а судов, имеющих критерий службы между S и 123, — фактором F, полученным линейной интерполяцией между единицей и фактором В по формуле:

$$F=1 - \frac{(1-B)(C_s-S)}{123-S}$$

4.4 Деление на отсеки в корму от таранной переборки судов длиной менее 131 м, но не менее 79 м, имеющих критерий службы меньше S, а также судов длиной менее 79 м должно определяться фактором, равным единице, если только и в том и в другом случае к удовлетворению Администрации не показана практическая невозможность применения этого фактора к какой-либо части судна. В этом случае Администрация может разрешить такое послабление, какое представляется ей оправданным с учетом всех обстоятельств.

4.5 Положения пункта 4.4 применяются также к судам любой длины, на которых допускается перевозка более 12 пассажиров, но не более

$L^2/60$ или 50, смотря по тому, что меньше.

5 Специальные требования к делению на отсеки судов, отвечающих требованиям правила П1/20.1.2

5.1.1 Для судов, занятых преимущественно перевозкой пассажиров, деление на отсеки в корму от таранной переборки должно определяться фактором, равным 0,50, или фактором, определяемым согласно пунктам 3 и 4, если он меньше 0,50.

5.1.2 Если Администрация убеждена в практической невозможности применения такого фактора к какому-либо отсеку таких судов длиной менее 91,5 м, она может разрешить, чтобы длина этого отсека определялась более высоким фактором при условии, что этот фактор является наименьшим, который практически возможно и целесообразно применить при данных обстоятельствах.

5.2 В случае, когда необходимость перевозок значительного количества грузов на любом судне, независимо от того, меньше его длина 91,5 м или нет, делает практически невыполнимым требование о делении на отсеки в корму от таранной переборки с применением фактора, не превышающего 0,50, подлежащие применению требования к делению на отсеки должны определяться в соответствии с нижеследующими подпунктами .1 - .5 при условии, что Администрация, если она убеждена, что настаивать на строгом выполнении этих требований в любом отношении нецелесообразно, может разрешить такое иное расположение водонепроницаемых переборок, которое представляется по своему существу оправданным и не снижает общей эффективности деления на отсеки.

.1 Должны применяться положения пункта 3, относящиеся к критерию службы: однако при вычислении значения R_i для коечных пассажиров величина K должна иметь значение, определенное в соответствии с пунктом 3, или быть равной 3,5 м, смотря по тому, что больше, а для бескоечных пассажиров величина K должна быть равной 3,5 м.

.2 Фактор В в пункте 2 должен быть заменен фактором ВВ, вычисляемым по следующей формуле:

$$В = 17.6 / (L - 33) + 0,20 \quad (L = 55 \text{ и более}).$$

.3 Деление на отсеки в корму от таранной переборки судов длиной 131 м и более, имеющих критерий службы 23 или менее, определяется фактором А, вычисленным по формуле (1), приведенной в пункте 2.3; судов, имеющих критерий службы 123 или более, - фактором ВВ, вычисленным по формуле, приведенной в пункте 5.2.2, а судов, имеющих критерий службы между 23 и 123, - факторами А и ВВ, рассчитанными по формуле:

$$F = A - \frac{(A - ВВ) * (C_s - 23)}{100}$$

за исключением, однако, того, что если полученный таким образом фактор F меньше 0,50, следует применять либо фактор, равный 0,50, либо фактор, вычисленный согласно положениям пункта 4.1, смотря по тому, что меньше.

.4 Деление на отсеки в корму от таранной переборки судов длиной менее 131 м, но не менее 55 м, имеющих критерий службы, равный S_i , где:

$$S_i = \frac{3712 - 25L}{19}$$

определяется фактором, равным единице, судов, имеющих критерий службы 123 или более, - фактором ВВ, вычисленным по формуле, приведенной в пункте 5.2.2, а судов, имеющих критерий службы между S_i и 123, - фактором F, полученным линейной интерполяцией между единицей и фактором ВВ по формуле

$$F = 1 - \frac{(1 - ВВ) * (C_s - S_i)}{123 - S_i}$$

за исключением, однако, того, что в любом из двух последних случаев, если полученный таким образом фактор меньше 0,50, деление на отсеки может определяться фактором, не превышающим 0,50.

- .5 Деление на отсеки в корму от таранной переборки судов длиной менее 131 м, но не менее 55 м, имеющих критерий службы менее S_i , а также судов длиной менее 55 м определяется фактором, равным единице, если только к удовлетворению Администрации не показана практическая невозможность применения этого фактора к отдельным отсекам. В таком случае Администрация может разрешить в отношении этих отсеков такие послабления, какие представляются оправданными с учетом всех обстоятельств, при условии, однако, что длины ближайшего к корме отсека и как можно большего числа носовых отсеков (между таранной переборкой и кормовой переборкой машинного помещения) не превышают предельной длины затопления.

5.3 Специальные положения в отношении проницаемости, приводимые в правиле II-1/5.4, должны применяться при расчете кривых предельных длин затопления.

5.4 Требования настоящего пункта могут не выполняться, если Администрация убеждена, учитывая характер и условия предполагаемых рейсов, что судно в достаточной мере отвечает другим положениям настоящей главы и главы II-2.

Правило 7

Специальные требования, касающиеся деления пассажирских судов на отсеки

1 Если в какой-либо части или частях судна водонепроницаемые переборки доведены до более высокой палубы, чем в остальной части судна, и при вычислении предельной длины затопления желательно использовать преимущества этой большей высоты переборок, то для каждой такой части судна могут применяться отдельные предельные линии погружения при условии, что:

- .1 борта по всей длине судна доведены до палубы, соответствующей верхней предельной линии погружения, и все отверстия в наружной обшивке ниже этой палубы по всей длине судна рассматриваются для целей правила II-1/17 как находящиеся ниже предельной линии погружения; и
- .2 два отсека, смежные с "уступом" палубы переборок, находятся каждый в пределах допустимой длины, соответствующей их предельным линиям погружения, и, кроме того, их суммарная длина не превышает удвоенной допустимой длины, рассчитанной на основе нижней предельной линии погружения.

2.1 Длина отсека может превышать допустимую длину, определяемую согласно положениям правила II-1/6, при условии, что суммарная длина каждой пары смежных отсеков, включающей данный отсек, не превышает предельной длины затопления или удвоенной допустимой длины, смотря по тому, что меньше.

2.2 Если один из двух смежных отсеков расположен внутри машинного помещения, а другой - вне его и средняя проницаемость части судна, в которой расположен второй отсек, отличается от средней проницаемости машинного помещения, то суммарная длина этих двух отсеков должна устанавливаться на основе осредненной величины средних проницаемости тех двух частей судна, в которых расположены эти отсеки.

2.3 Если два смежных отсека имеют различные факторы деления, то суммарная длина этих двух отсеков должна определяться пропорционально.

3 На судах длиной 100 м и более одна из главных поперечных переборок в корму от таранной переборки должна устанавливаться на расстоянии от носового перпендикуляра, не превышающем допустимой длины.

4 Главная поперечная переборка может иметь выступ (реcess) при условии, что все его части со стороны бортов находятся между вертикальными плоскостями, проведенными вдоль каждого борта на расстоянии от наружной обшивки, равном одной пятой ширине судна, определение которой дано в правиле II-1/2, и измеренном под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки. Любая часть выступа (реcessа), находящаяся вне указанных пределов, рассматривается как уступ и к ней должны применяться положения пункта 5.

5 Главная поперечная переборка может иметь уступ, если она отвечает одному из следующих условий:

- .1 суммарная длина двух отсеков, разделенных такой переборкой, не превышает 90% предельной длины затопления или удвоенной допустимой длины, за исключением того, что на судах, имеющих фактор деления более 0,9, суммарная длина двух таких отсеков не должна превышать допустимой длины;
- .2 в районе уступа предусмотрены дополнительные меры в отношении деления судна на отсеки для сохранения

- той же степени безопасности, которая обеспечивается плоской переборкой;
- 3 длина отсека, поверх которого простирается уступ, не превышает допустимой длины, соответствующей предельной линии погружения, принятой на 76 мм ниже уступа.

6 Если главная поперечная переборка имеет выступ (реcess) или уступ, то при определении степени деления на отсеки она должна заменяться равноценной плоской переборкой.

7 Если расстояние между двумя смежными главными поперечными переборками или равноценными им плоскими переборками либо расстояние между поперечными плоскостями, проходящими через ближайшие части уступа переборки, меньше 3,0 м плюс 3 % длины судна или 11,0 м, смотря по тому, что меньше, то только одна из этих переборок должна рассматриваться как переборка деления судна на отсеки в соответствии с положениями правила II-1/6.

41

8 Если главный поперечный водонепроницаемый отсек дополнительно разделен переборками и к удовлетворению Администрации может быть показано, что после любого предполагаемого повреждения борта, простирающегося на длину 3,0 м плюс 3 процента длины судна или 11,0 м, смотря по тому, что меньше, весь объем главного отсека не будет затоплен, то может быть разрешено пропорциональное увеличение допустимой длины по сравнению с той, которая требуется для такого отсека без учета дополнительного разделения. В этом случае предполагаемый неповрежденным объемом имеющейся плавучести со стороны неповрежденного борта не должен быть больше объема, который предполагается неповрежденным со стороны поврежденного борта.

9 Если требуемый фактор деления равен или меньше 0,50, суммарная длина любых двух смежных отсеков не должна превышать предельной длины затопления.

Правило 8

Остойчивость пассажирских судов в поврежденном состоянии

(С учетом положений правила II-1/8-1 пункты 2.3.1 - 2.3.4, 2.4, 5 и 6 применяются к пассажирским судам, построенным 29 апреля 1990 г. или после этой даты.
Пункты 7.2, 7.3 и 7.4 применяются ко всем пассажирским судам)

1.1 При всех условиях эксплуатации должна быть обеспечена достаточная остойчивость неповрежденного судна, позволяющая ему выдерживать конечную стадию затопления любого одного главного отсека, находящегося в пределах предельной длины затопления.

1.2 Если два смежных главных отсека разделены переборкой с уступом в соответствии с условиями, изложенными в правиле II-1/7.5.1, остойчивость неповрежденного судна должна позволять ему выдерживать затопление этих двух смежных главных отсеков.

1.3 Если требуемый фактор деления равен или меньше 0,50, но больше 0,33, то остойчивость неповрежденного судна должна позволять ему выдерживать затопление любых двух смежных главных отсеков.

1.4 Если требуемый фактор деления равен или меньше 0,33, остойчивость неповрежденного судна должна позволять ему выдерживать затопление любых трех смежных главных отсеков.

2.1 Выполнение требований пункта 1 должно подтверждаться расчетами, выполненными в соответствии с пунктами 3, 4 и 6 с учетом соотношения главных размерений и других проектных характеристик судна, а также расположения и конфигурации поврежденных отсеков. При выполнении этих расчетов следует исходить из предположения, что судно в отношении остойчивости находится в наихудших возможных условиях эксплуатации.

2.2 Если предполагается установить палубы, внутренние борта или продольные переборки, которые являются достаточно непроницаемыми для того чтобы существенно ограничить распространение воды, Администрация должна быть убеждена, что такие ограничивающие распространение воды конструкции соответствующим образом учтены при выполнении расчетов.

2.3 Остойчивость, требуемая в конечном состоянии после повреждения там, где это применимо, после спрямления, должна определяться следующим образом:

2.3.1 протяженность диаграммы статической остойчивости с положительными плечами должна быть не менее 15° за пределом угла равновесия;

Эта протяженность может быть снижена до минимума в 10° в случае, если площадь под диаграммой

восстанавливающих плеч, как указано в пункте 2.3.2, увеличена в отношении:

$$15/\text{протяженность}$$

где протяженность выражена в градусах.

2.3.2 площадь под диаграммой восстанавливающих плеч должна быть по меньшей мере 0,015 м*рад, измеренная от угла равновесия до меньшей из величин:

- .1 угла, при котором происходит прогрессирующее затопление;
- .2 22° (угла, измеренного от прямого положения) в случае затопления одного отсека или 27° (угла, измеренного от прямого положения) в случае одновременного затопления двух соседних отсеков или более;

2.3.3 остаточное восстанавливающее плечо должно быть получено в пределах протяженности положительной остойчивости с учетом наибольшего из следующих кренящих моментов:

- .1 от скопления пассажиров в направлении одного борта;
- .2 от спуска с одного борта всех спасательных шлюпок и плотов с полным комплектом людей и снабжения, спускаемых с помощью шлюпбалок и кранбалок;
- .3 от действия ветровых нагрузок, рассчитанных по формуле:

$$GZ = \frac{\text{кренящий момент}}{\text{водоизмещение}} + 0,04,$$

где GZ измеряется в метрах.

Однако во всех случаях это восстанавливающее плечо должно быть не менее чем 0,10м;

2.3.4 для расчета кренящих моментов, указанных в пункте 2.3.3, делаются следующие допущения:

- .1 моменты, возникающие из-за скопления пассажиров:
 - .1.1 четыре человека на 1 м ;
 - .1.2 масса каждого человека равна 75 кг;
- .1.3 пассажиры распределены на свободных пространствах палуб в направлении одного борта на тех палубах, где расположены места сбора для посадки, и таким образом, чтобы они создавали наибольший кренящий момент;
- .2 моменты, возникающие при спуске с одного борта всех спасательных шлюпок и плотов с полным комплектом людей и снабжения, спускаемых с помощью шлюпбалок и кранбалок:
 - .2.1 все спасательные и дежурные шлюпки, установленные на том борту, куда накрено судно после повреждения, должны приниматься вываленными за борт с полным комплектом людей и снабжения и готовыми к спуску;
 - .2.2 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;
 - .2.3 спускаемый с помощью плот-балки спасательный плот с полным комплектом людей и снабжения, прикрепленный к каждой плот-балке, установленной на том борту, куда накрено судно после повреждения, должен рассматриваться вываленным за борт и готовым к спуску;
 - .2.4 лица, не находящиеся в спасательных средствах, вываленных за борт, не должны учитываться при расчетах дополнительных моментов как кренящего, так и восстанавливающего;
 - .2.5 спасательные средства на борту судна, противоположном накреному, должны рассматриваться находящимися на местах их установки;
- .3 моменты, возникающие в результате метровых нагрузок:
 - .3.1 используется давление ветра 120 Н/м ;
 - .3.2 расчетная площадь - проекция боковой поверхности судна выше ватерлинии, соответствующей неповрежденному состоянию;
 - .3.3 плечо момента - вертикальное расстояние от точки, находящейся на половине средней осадки, соответствующей неповрежденному состоянию, до центра тяжести площади боковой поверхности.

2.4 На промежуточных стадиях затопления максимальное восстанавливающее плечо должно быть не менее 0,05 м, а протяженность диаграммы с положительными плечами остойчивости должна быть не менее 7°. Во всех случаях принимается только одна пробоина в корпусе и учитывается только одна свободная поверхность.

3 Для целей расчета остойчивости судна в поврежденном состоянии проницаемость объемов и поверхностей, как правило, должна приниматься равной следующим величинам:

Помещения	Проницаемость
Предназначенные для груза, угля или запасов	60
Жилые	95
Занятые механизмами	85
Предназначенные для жидкостей	0 или 95 *

Более высокая проницаемость поверхностей должна приниматься для помещений, которые в районе аварийной ватерлинии не содержат значительного количества жилых помещений или механизмов, а также для помещений, которые, как правило, не заняты значительным количеством груза или запасов.

4 Должны приниматься следующие предполагаемые размеры повреждения:

- 1 продольная протяженность: 3,0 м плюс 3% длины судна или 11,0 м, смотря по тому, что меньше. Если требуемый фактор деления равен или меньше 0,33, предполагаемая продольная протяженность повреждения должна быть при необходимости увеличена таким образом, чтобы повреждение захватывало любые две соседние главные поперечные водонепроницаемые переборки;
- 2 поперечная протяженность (измеряемая от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки): одна пятая ширины судна, определение которой дано в правиле II-1/2, и
- 3 вертикальная протяженность: от основной плоскости неограниченно вверх;
- 4 если любое повреждение, размеры которого меньше, чем указано в пунктах 4.1, 4.2 и 4.3, может привести к более тяжелым последствиям по углу крена или к потере метацентрической высоты, такое повреждение должно быть рассмотрено в расчетах.

* Выбирается та, которая соответствует более жестким требованиям.

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 перетока, они должны приводиться в действие с мест, расположенных выше палубы переборок. Устройства перетока и средства управления ими должны быть приемлемыми для Администрации. Максимальный угол крена после затопления, но перед спрямлением, не должен превышать 15°. В тех случаях, когда требуются устройства перетока, время спрямления судна не должно превышать 15 мин. Капитан судна должен быть снабжен соответствующей информацией относительно пользования устройствами перетока *.

6 Конечное состояние судна после повреждения и в случае несимметричного затопления после принятия мер по спрямлению должно отвечать следующим условиям:

- 1 в случае симметричного затопления метацентрическая высота поврежденного судна, определенная методом постоянного водоизмещения, должна быть положительной и составлять не менее 50 мм;
- 2 в случае несимметричного затопления угол крена для одного затопленного отсека не должен превышать 7°. Для случая одновременного затопления двух и более смежных отсеков Администрацией может быть разрешен угол крена до 12°;
- 3 предельная линия погружения ни в коем случае не должна оказаться под водой в конечной стадии затопления. Если предполагается, что предельная линия погружения может оказаться под водой в промежуточной стадии затопления. Администрация может потребовать проведения таких исследований и принятия таких мер, которые она сочтет необходимыми для обеспечения безопасности судна.

7.1 Капитан судна должен быть снабжен сведениями, необходимыми для поддержания в условиях эксплуатации устойчивости неповрежденного судна, достаточной для того, чтобы оно могло выдерживать самое опасное расчетное повреждение. На судах, имеющих устройства перетока, капитан должен быть информирован об условиях устойчивости судна, на основе которых производились расчеты углов крена, и предупрежден о том, что в случае повреждения судна в менее благоприятных условиях углы крена могут превысить расчетные величины.

7.2 Сведения, упомянутые в пункте 7.1, позволяющие капитану поддерживать достаточную устойчивость судна в неповрежденном состоянии, должны включать информацию, о максимально допустимой высоте центра тяжести судна над килем (KG) или, альтернативно, минимально допустимой метацентрической высотой (GM) в пределах осадок или водоизмещений, охватывающих все условия загрузки. Эта информация должна отражать влияние различных дифференциров с учетом эксплуатационных ограничений.

7.3 Каждое судно на носу и корме должно иметь четко нанесенную шкалу осадок. В том случае, когда шкалы осадок расположены не там, где они легко видимы, или эксплуатационные ограничения конкретных рейсов затрудняют

снятие показаний со шкал осадок, судно должно быть оборудовано надежной системой измерения осадок, с помощью которой можно определить осадку носа и кормы.

7.4 После загрузки судна и до его отхода капитан должен определить дифферент и остойчивость судна, а также удостовериться и занести в судовой журнал, что судно отвечает критериям остойчивости соответствующих правил. Определение остойчивости судна должно всегда выполняться путем расчета. Администрация может допустить использование электронных вычислительных машин для расчета загрузки судна и его остойчивости или эквивалентных средств для этой цели.

* См. Рекомендацию о типовом методе установления соответствия требованиям об устройствах перетока на пассажирских судах, принятую резолюцией А.266(УІІ) Организации.

8.1 Никакие отступления от требований к остойчивости судна в поврежденном состоянии не могут допускаться Администрацией, если только ей не показано, что в любых условиях эксплуатации метацентрическая высота неповрежденного судна, необходимая для выполнения этих требований, является избыточной для предполагаемого вида эксплуатации.

8.2 Отступления от требований к остойчивости судна в поврежденном состоянии могут допускаться только в исключительных случаях и при условии, если Администрация убеждена, что соотношение главных размерений, устройство и другие характеристики судна, которые практически возможно и целесообразно принять при данных конкретных обстоятельствах, являются наиболее благоприятными в отношении остойчивости после повреждения.

Правило 8-1

Остойчивость пассажирских судов ро-ро в поврежденном состоянии

Пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 1997 г., должны отвечать требованиям правила 8 с поправками, представленными в резолюции MSC.12(56) не позднее даты первого периодического освидетельствования после даты соответствия, указанной ниже в соответствии с величиной А/Аmax, как определено в приложении к процедуре расчета для оценки характеристик живучести существующих пассажирских судов ро-ро при использовании упрощенного метода, основанного на резолюции А.265(VІІІ), разработанного Комитетом по безопасности на море на его 59 сессии в июне 1991 года (MSC/Circ.574):

Величина А/Аmax	Дата соответствия
Менее 85%.	1 октября 1998
85% или более, но менее 90%	1 октября 2000
90% или более, но менее 95%	1 октября 2002
95% или более, но менее 97,5%	1 октября 2004
97,5% или более	1 октября 2005

Правило 8-2

Специальные требования для пассажирских судов ро-ро, перевозящих 400 человек и более

Несмотря на положения правил 8 и 8-1:

- 1 пассажирские суда ро-ро, освидетельствованные на перевозку 400 человек и более, построенные 1 июля 1997 года или после этой даты, должны соответствовать требованиям положения пункта 2.3 правила 8 при предполагаемом повреждении в любом месте по длине судна L: и
- 2 пассажирские суда ро-ро, освидетельствованные на перевозку 400 человек или более, построенные до 1 июля 1997 г., должны соответствовать требованиям подпункта .1, не позднее даты первого периодического освидетельствования после даты соответствия, предписанной подпунктом .2.1. .2.3 или .2.3, смотря по тому, что произойдет позднее:

.2.1 Величина А/Аmax	Дата соответствия
Менее 85%	1 октября 1998
85% или более, но менее 90%	1 октября 2000
90% или более, но менее 95%	1 октября 2002
95% или более, но менее 97,5%	1 октября 2004
97,5% или более	1 октября 2010

.2.2 Количество людей, разрешенное для перевозки

1500 или более	1 октября 2002
1000 или более, но менее 1500	1 октября 2006
600 или более, но менее 1000	1 октября 2008
400 или более, но менее 600	1 октября 2010

2.3 Возраст судна, равный 20 годам или старше,

где "возраст судна" означает время, отсчитываемое от даты закладки киля или от даты, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или же от даты, на которую судно было переоборудовано в пассажирское судно ро-ро.

Правило 9

Балластировка пассажирских судов

1 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.

2 Положения настоящего правила не определяют действие положений действующей Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов.

Правило 10

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

1 Должна устанавливаться форпиковая или таранная переборка, которая должна быть водонепроницаемой до палубы переборки. Эта переборка должна располагаться на расстоянии от носового перпендикуляра не менее 5% длины судна и не более 3 м плюс 5% длины судна.

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

- .1 посередине длины такого выступа, либо
- .2 на расстоянии, равном 1,5% длины судна в нос от носового перпендикуляра, либо
- .3 на расстоянии 3 м в нос от носового перпендикуляра

смотря по тому, какое из измерений дает наименьший результат.

3 Если имеется длинная носовая надстройка, то форпиковая или таранная переборка на всех пассажирских судах должна быть продлена непроницаемой при воздействии моря до следующей сплошной палубы, расположенной непосредственно над палубой переборки. Продолжение должно быть установлено так, чтобы предотвратить возможность причинить ему повреждение носовой дверью в случае повреждения или отделения носовой двери.

4 Продолжение, требуемое пунктом 3, может не совпадать с переборкой, расположенной ниже палубы переборки, при условии, что все части продолжения не расположены вперед от ограничения, обусловленного пунктом 1 или пунктом 2. Однако, на судах, построенных до 1 июля 1997 года:

- .1 там, где выпаливающаяся аппаратель образует часть продолжения, эта часть продолжения, если она простирается выше палубы переборки на 2,3 м, может выступать не более чем на 1 м вперед от ограничения, обусловленного в пункте 1 или 2; и
- .2 там, где существующая аппаратель не отвечает требованиям для ее принятия в качестве продолжения таранной переборки, и положение этой аппаратели таково, что оно не допускает размещения такого продолжения в пределах, указанных в пунктах 1 или 2, такое продолжение может быть расположено в пределах ограниченного расстояния в корму от ограничения, указанного в пункте 1 или 2. Это ограниченное расстояние в корму должно быть не более того, которое необходимо для обеспечения отсутствия помех аппаратели. Продолжение таранной переборки должно открываться вперед и отвечать требованиям пункта 3; оно должно быть так устроено, чтобы исключать возможность его повреждения аппарателью при повреждении или отделении ramпы.

5 Аппарели, не отвечающие вышеупомянутым требованиям, не следует принимать по внимание как продолжение таранной переборки.

6 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования пунктов 3 и 4 должны применяться не позже даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

7 Ахтерпиковая переборка, а также носовая и кормовая переборки, отделяющие машинное помещение, определение которого дано в правиле П-1/2 от грузовых и пассажирских помещений в нос и корму, также должны устанавливаться и быть водонепроницаемыми до палубы переборок. Ахтерпиковая переборка может, иметь уступ ниже палубы переборок при условии, что степень безопасности судна относительно деления на отсеки при этом не снижается.

8 Во всех случаях дейдвудные трубы должны быть заключены в водонепроницаемые помещения умеренного объема. 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 предельная линия погружения не оказалась под водой.

Правило 11

Переборки пиков и машинного помещения и дейдвудные трубы на грузовых судах

(Пункты 8 и 9 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Для целей настоящего правила "палуба надводного борта", "длина судна" и "носовой перпендикуляр" имеют значения, определенные в действующей Международной конвенции о грузовой марке.

2 Должна устанавливаться таранная переборка, которая должна быть водонепроницаемой до палубы надводного борта. Эта переборка должна располагаться от носового перпендикуляра на расстоянии не менее 5% длины судна или 10 м, смотря по тому, что меньше, и за исключением случаев, когда Администрация может разрешить иное, не более 8 % длины судна.

47

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

- .1 посередине длины такого выступа, либо
- .2 на расстоянии, равном 1,5 % длины судна, в нос от носового перпендикуляра, либо
- .3 на расстоянии 3 м в нос от носового перпендикуляра

смотря по тому, какое из измерений дает наименьший результат.

4 Переборка может иметь уступы или выступы (реcessы) при условии, что они находятся в пределах, указанных в пункте 2 или 3. Трубы, проходящие через таранную переборку, должны иметь надлежащие клапаны, управляемые с места, расположенного выше палубы надводного борта, а клапанная коробка должна крепиться к переборке внутри форпика. Клапаны могут устанавливаться на кормовой стороне таранной переборки при условии, что к ним обеспечен легкий доступ при всех условиях эксплуатации, а помещение, в котором они расположены, не является грузовым. Все клапаны должны изготавливаться из стали, бронзы или другого одобренного вязкого материала. Не допускается использование клапанов, изготовленных из серого чугуна или подобного материала. Устройство дверей, горловин, вентиляционных каналов и любых других отверстий в этой переборке не допускается.

5 Если имеется длинная носовая надстройка, то таранная переборка должна быть продлена непроницаемой при воздействии моря до палубы, расположенной непосредственно над палубой надводного борта. Продолжение таранной переборки может не совпадать с переборкой, расположенной ниже палубы надводного борта, при условии, что оно находится в пределах, указанных в пункте 2 или 3, за исключением, допущенным в пункте 6, и что часть палубы, образующая уступ, является надежно непроницаемой при воздействии моря.

6 Если имеются двери в носу, а наклонная грузовая аппарель образует часть продолжения таранной переборки, выступающей над палубой надводного борта, то часть аппарели, которая находится выше 2,3 м над палубой надводного борта, может выступать в нос за пределы, указанные в пункте 2 или 3. Аппарель должна быть непроницаемой по всей ее длине при воздействии моря.

7 Количество отверстий в продолжении таранной переборки, выступающей 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.

8 Должны устанавливаться переборки, отделяющие машинное помещение в нос и корму от грузовых и пассажирских

помещений, которые должны быть водонепроницаемыми до палубы надводного борта.

9 Дейдвудные трубы должны быть заключены в водонепроницаемое помещение (или помещения) небольшого объема. По усмотрению Администрации могут быть приняты другие меры с целью сведения к минимуму опасности поступления воды внутрь судна при повреждении дейдвудных труб

Правило 12

Двойное дно на пассажирских судах

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

- .1 На судах длиной от 50 до 61 м двойное дно должно быть устроено по меньшей мере от машинного помещения до форпиковой переборки или как можно ближе к ней.
- .2 На судах длиной от 61 м до 76 м двойное дно должно быть устроено по меньшей мере вне машинного помещения и доводиться до форпиковой и ахтерпиковой переборок или как можно ближе к ним.
- .3 На судах длиной 76 м и более двойное дно должно быть устроено в обе стороны от середины длины судна и доведено до форпиковой и ахтерпиковой переборок или как можно ближе к ним.

2 Если требуется устройство двойного дна, его высота должна отвечать требованиям Администрации, а настил второго дна должен простираться от борта до борта судна таким образом, чтобы днище судна было защищено до поворота скулы. Такая защита днища будет считаться удовлетворительной, если линия пересечения наружной кромки крайнего междонного листа с обшивкой скулы нигде не располагается ниже горизонтальной плоскости, проходящей через точку пересечения обвода мидель-шпангоута с прямой линией, проведенной в плоскости этого шпангоута под углом 25° к основной плоскости и пересекающей последнюю в точке, отстоящей от диаметральной плоскости на половину расчетной ширины судна.

3 Небольшие колодцы, устроенные в двойном дне и предназначенные для осушения трюмов и т.п., не должны иметь глубину не более, чем это необходимо. Во всех случаях глубина колодца не должна превышать высоты двойного дна в диаметральной плоскости минус 460 мм, и колодец не должен опускаться ниже горизонтальной плоскости, упомянутой в пункте 2. Колодец, доходящий до обшивки днища, допускается только у кормового конца туннеля гребного вала. Прочие колодцы (например, для смазочного масла под главными двигателями) могут быть допущены Администрацией, если она убеждена, что их устройство обеспечивает защиту, равноценную той, которая обеспечивается двойным дном, устроенным в соответствии с настоящим правилом. 4 Двойное дно может не устраиваться в районе водонепроницаемых отсеков небольшого размера, используемых исключительно для перевозки жидкостей, при условии, что безопасность судна в случае повреждения днища или борта, по мнению Администрации, при этом не ослабляется.

5 На судах, к которым применяются положения правила II-1/1.5 и которые совершают регулярно короткие международные рейсы, определение которых дано в правиле III/3.16, Администрация может разрешить не устраивать двойного дна в любой части судна, имеющей фактор деления не более 0,50, если она убеждена, что устройство двойного дна в этой части судна несовместимо с его конструкцией и нормальной эксплуатацией.

Правило 12-1

Двойное дно на грузовых судах, не являющихся танкерами

(Настоящее правило применяется к судам,
построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

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, его высота должна отвечать требованиям Администрации, а настил второго дна должен простираться от борта до борта судна таким образом, чтобы днище судна было защищено до поворота скулы.

3 Небольшие колодцы, устроенные в двойном дне и предназначенные для осушения трюмов, должны иметь глубину не более, чем это необходимо. Колодец, доходящий до обшивки днища, может, однако, допускаться только у кормового конца туннеля гребного вала. Прочие колодцы могут быть допущены Администрацией, если она убеждена, что их устройство обеспечивает защиту, равноценную той, которая обеспечивается двойным дном, устроенным в соответствии с настоящим правилом.

4 Двойное дно может не устраиваться в районе водонепроницаемых отсеков, используемых исключительно для

перевозки жидкостей, при условии, что безопасность судна в случае повреждения днища, по мнению Администрации, при этом не ослабляется.

Правило 12-2

Доступ в помещения грузовой зоны нефтяных танкеров

1 Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты.

2 Доступ в коффердамы, балластные танки, грузовые танки и другие помещения грузовой зоны должен быть непосредственно с открытой палубы, и он должен быть таким, чтобы обеспечить их полный осмотр. Доступ в помещения двойного дна может быть через грузовое насосное отделение, насосное отделение, глубокий коффердам, туннель трубопроводов или подобные им помещения, при условии соблюдения требований к вентиляции.

3 Для доступа через горизонтальные отверстия, люки или горловины, их размеры должны быть достаточными, чтобы вверх или вниз по трапу беспрепятственно прошел человек с автономным дыхательным аппаратом и защитным оборудованием, а также чтобы через отверстие можно было бы поднять пострадавшего с пола соответствующего помещения. Минимальный размер отверстия должен быть не менее чем 600х600 мм.

4 Для доступа через вертикальные отверстия или горловины, обеспечивающие проход по длине и ширине помещения, минимальный размер отверстия должен быть не менее чем 600х800 мм на высоте не более 600 мм от обшивки днища, если не предусмотрен решетчатый настил или другие опоры для ног.

5 Для нефтяных танкеров дедевитом менее 5000 т меньшие размеры могут быть одобрены Администрацией при особых обстоятельствах, если возможность пройти через такие отверстия или вынести пострадавшего может удовлетворить Администрацию.

Правило 13

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 видов эксплуатации.

2 Назначенные и нанесенные на борта грузовые ватерлинии деления на отсеки должны регистрироваться в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна и в случае перевозки пассажиров должны обозначаться индексом С. 1, а в других случаях - С.2, С.3 и т.д.

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

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

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

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

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

Правило 14

Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых переборок и т.п. на пассажирских и грузовых судах

1 Каждая поперечная или продольная водонепроницаемая переборка деления на отсеки должна иметь такую конструкцию, чтобы при надлежащем запасе прочности она могла выдерживать давление наибольшего возможного столба воды до предельной линии погружения. Конструкция этих переборок должна отвечать требованиям Администрации.

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

2.2 Если шпангоуты или бимсы проходят через водонепроницаемую палубу или переборку, водонепроницаемость такой палубы или переборки должна обеспечиваться ее конструкцией без применения дерева или цемента.

3 Испытание главных отсеков путем наполнения их водой необязательно. В тех случаях, когда испытание отсеков путем наполнения их водой не проводится, обязательным является испытание струей воды из шланга. Это испытание должно проводиться на возможно более поздней стадии постройки судна. В любом случае должна проводиться тщательная проверка водонепроницаемости переборок.

4 Форпик, двойное дно (включая коробчатые кили) и внутренние борта должны испытываться путем налива воды под напором, соответствующим требованиям пункта 1.

5 Цистерны для жидкостей, являющиеся частью деления судна на отсеки, должны испытываться на непроницаемость путем налива воды под напором, соответствующим самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки или на две трети высоты от верхней кромки горизонтального кия до предельной линии погружения в районе расположения цистерн, смотря по тому, что больше. При этом испытательный напор ни в коем случае не должен быть менее 0,9 м над верхом цистерны.

6 Испытания, упомянутые в пунктах 4 и 5, 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 возможного уровня жидкости в цистерне или в присоединяемых к ней трубах.

Правило 15

Отверстия в водонепроницаемых переборках пассажирских судов

(Настоящее правило применяется к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

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 деления на отсеки, 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 деления на отсеки, поскольку повреждение таких систем в случае пожара могло бы нарушить водонепроницаемость таких переборок.

3.1 Устройство дверей, горловин или отверстий для прохода не допускается:

- .1 в таранной переборке ниже предельной линии погружения;
- .2 в поперечных водонепроницаемых переборках, отделяющих какое-либо грузовое помещение от смежного с ним грузового помещения либо от постоянного или запасного угольного бункера, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 10.1 и правиле II-1/16.

3.2 За исключением случая, предусмотренного в пункте 3.3, через таранную переборку ниже предельной линии погружения может проходить только одна труба, обслуживающая цистерну форпика: при этом такая труба должна быть снабжена винтовым клапаном, управляемым с места, расположенного выше палубы переборок, а клапанная

коробка должна крепиться к таранной переборке внутри форпика. Однако Администрация может разрешить установку этого клапана на кормовой стороне таранной переборки при условии, что клапан легко доступен при всех условиях эксплуатации и помещение, в котором он установлен, не является грузовым.

3.3 Если форпик разделен для двух различных видов жидкости, Администрация может допустить проход через таранную переборку ниже предельной линии погружения двух труб, каждая из которых устанавливается в соответствии с требованиями пункта 3.2, при условии, что Администрация убеждена в практической невозможности иного решения, чем установка такой трубы, и что, принимая во внимание дополнительное деление форпика, безопасность судна обеспечивается.

4.1 К водонепроницаемым дверям, установленным в переборках между постоянными и запасными угольными бункерами, должен иметься постоянный доступ, за исключением случая, предусмотренного в пункте 9.4 для дверей междупалубных угольных бункеров.

4.2 Должны быть приняты надлежащие меры, такие как установка щитов или других устройств, для того, чтобы уголь не мешал закрытию водонепроницаемых дверей бункеров.

5 С соблюдением пункта 11, не считая бункеров и туннелей гребных валов, в каждой главной поперечной переборке помещений, в которых находятся главные механизмы и обслуживающие их вспомогательные механизмы и котлы, и все постоянные угольные бункеры, может быть установлено не более одной двери. Если установлено два или более гребных вала, то их туннели должны быть соединены между собой переходом. Между машинным помещением и помещениями туннелей должна быть только одна дверь, если у судна два гребных вала, и только две двери, если у судна более двух гребных валов. Все эти двери должны быть скользящего типа и 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.

6.1 Водонепроницаемые двери, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 10.1 или правиле II-1/16, должны быть скользящими, отвечающими требованиям пункта 7, с приводом от источника энергии, способными закрываться одновременно из центрального поста управления на ходовом мостике за время не более 60 с при прямом положении судна.

6.2 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 на каждую сторону двери, что может встречаться на практике, когда вода поступает через проем двери, при этом в качестве расчетного принимается гидростатический напор, эквивалентный давлению столба воды по крайней мере на 1 м выше комингса по оси симметрии двери.

6.3 Посты управления водонепроницаемой дверью, включая гидравлическую систему и электрические кабели, должны находиться, насколько практически возможно, ближе к переборке, в которой установлены двери, для того чтобы сократить до минимума вероятность их повреждения при любом повреждении судна. Расположение водонепроницаемых дверей и постов их управления должно быть таким, чтобы при повреждении судна в пределах одной пятой его ширины, определение которой дано в правиле II-2 (такое расстояние измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки), работа водонепроницаемых дверей, находящихся в неповрежденной части судна, не ухудшалась.

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

6.5 На судах, построенных до 1 февраля 1992 года, двери, которые не отвечают пунктам 6.1 - 6.4, должны быть закрыты до начала рейса и должны содержаться закрытыми по время плавания, время открытия таких дверей в порту или их закрытия до того, как судно покинет порт, должно быть занесено в судовой журнал.

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

- .1 быть горизонтального или вертикального перемещения;
- .2 с соблюдением пункта 11 быть обычно ограничена до максимальной ширины проема - 1,2 м. Администрация может разрешить установку дверей большего размера, но только до такой степени, которая необходима для эффективной эксплуатации судна, и при условии, что другие меры безопасности, включая следующие, приняты во внимание:

- 2.1 особое внимание должно быть уделено прочности двери и средств ее закрытия для того, чтобы предотвратить протечки;
- 2.2 быть расположена вне зоны повреждения В/5;
- 2.3 быть закрытой при нахождении судна в море, за исключением ограниченных периодов, когда это абсолютно необходимо по определению Администрации;
- 3 быть снабжена необходимым оборудованием для ее открытия и закрытия двери с использованием электрического, гидравлического привода или любого другого привода, приемлемого для Администрации;
- 4 иметь отдельный механизм с ручным приводом. Должна быть предусмотрена возможность закрытия и открытия двери вручную непосредственно у двери с обеих ее сторон и дополнительное закрытие двери с доступного места выше палубы переборок с помощью маховика или другого средства, одобренного Администрацией, обеспечивающего такую же степень безопасности. Направление вращения или другого движения должно быть ясно указано на всех постах управления. Время, необходимое для полного закрытия двери с помощью ручного привода при прямом положении судна, не должно превышать 90 с;
- 5 иметь посты управления с обеих сторон двери для ее открытия и закрытия с помощью привода от источника энергии, а также для закрытия с помощью привода от источника энергии из центрального поста управления на ходовом мостике;

53

- 6 иметь звуковую аварийно-предупредительную сигнализацию, отличную от любой другой аварийно-предупредительной сигнализации в данном районе, которая будет звучать всякий раз, когда дверь закрывается приводом от источника энергии с дистанционного поста управления, по меньшей мере за 5, но не более чем за 10с 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 в дополнение к звуковой аварийно-предупредительной сигнализации может потребовать наличия мигающего визуального сигнала у двери;
- 7 иметь приблизительно одинаковую продолжительность закрытия с помощью привода от источника энергии. Время закрытия с момента начала движения двери до момента достижения ею полностью закрытого положения в любом случае должно быть не менее 20 с или не более 40 с при прямом положении судна.

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

7.3 Скользящие двери с приводом от источника энергии должны иметь:

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

средства контроля потери запасенной энергии в гидравлических аккумуляторах должны быть предусмотрены на центральном посту управления на ходовом мостике. На каждом местном посту управления должна быть предусмотрена индикация потери запасенной энергии; 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 П-/42.4.2 - в случае повреждения главного либо аварийного источника электроэнергии, имеющего достаточную мощность для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания двери, т.е. закрытия - открытия - закрытия, при неблагоприятном крене 15°.

Для систем, указанных в пунктах 7.3.1, 7.3.2 и 7.3.3, должно быть предусмотрено следующее:

Энергетические системы для водонепроницаемых скользящих дверей с приводом от источника энергии должны быть отделены от любой другой энергетической системы. Единичные отказы в системах с электрическим или гидравлическим приводом, за исключением 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 1,6м выше настила и устроены таким образом, чтобы любое проходящее через дверь лицо могло удерживать обе рукоятки в положении "открыто" и не могло 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 вызвало повреждения в цепи любой другой двери. Короткие замыкания или другие повреждения в системах аварийно-предупредительной сигнализации или индикации двери не должны вызывать потери мощности привода этой двери. Устройства должны быть такими, чтобы протечки воды в электрическое оборудование, расположенное ниже палубы переборок, не приводили к открытию двери.

* См. следующую публикацию 529 МЭК 1976 года:

- 1 электрические двигатели, связанные с ними цепи и элементы управления, защищенные в соответствии со стандартом IPx7;
- 2 индикаторы указания положения двери и связанные с ними элементы цепи, защищенные в соответствии со стандартом IPx8; и
- 3 предупредительные сигналы движения двери, защищенные в соответствии со стандартом IPx6.

Другие устройства для ограждения электрических элементов могут быть применены при условии что Администрация убеждена, что достигается соответствующая защита. Гидравлические испытания коробок, защищенных в соответствии со стандартом IPx8, должны проводиться с учетом давления, которое может возникнуть в месте установки элементов во время затопления за период 36 часов.

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

8.1 Пульт центрального поста управления на ходовом мостике должен иметь "переключатель привилегированного режима" с двумя режимами управления: режим "местного поста управления", который позволяет открывать и закрывать после пользования любую дверь с местного поста без использования автоматического закрытия, и режим "двери закрыты", который автоматически закрывает любую дверь, которая открыта. Режим "двери закрыты" должен обеспечивать открытие дверей с местного поста и автоматическое закрытие дверей после освобождения механизма местного поста управления. Переключатель "привилегированного режима" 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 работы "переключателя привилегированного режима".

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

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

9.1 Все водонепроницаемые двери во время плавания должны оставаться закрытыми, за исключением случаев, когда они могут быть открыты во время плавания, как указано в пунктах 9.2-9.4. Водонепроницаемые двери, ширина которых более 1,2 м, разрешенные в пункте 11, могут открываться только в случаях, описанных в упомянутом пункте. Любая дверь, которая открывается в соответствии с настоящим пунктом, должна быть готова к немедленному закрытию.

9.2 Водонепроницаемая дверь может быть открыта во время рейса для обеспечения прохода пассажиров или экипажа или когда возникает необходимость проведения в непосредственной близости от двери работ, требующих открытой двери. Дверь должна быть немедленно закрыта, когда проход через дверь завершен или когда закончена необходимая работа, потребовавшая открытия двери.

9.3 Определенные водонепроницаемые двери могут оставаться открытыми во время плавания, только если это считается абсолютно необходимым, т.е. их открытие считается необходимым для безопасной и эффективной эксплуатации судовых машин и механизмов или для обеспечения обычного неограниченного доступа пассажиров через пассажирские помещения. Такое решение должно быть принято Администрацией только после тщательного рассмотрения влияния открытых дверей на эксплуатацию и живучесть судна. Водонепроницаемая дверь, которую разрешено оставлять открытой, должна быть ясно обозначена в информации об остойчивости судна и должна быть всегда готова к немедленному закрытию.

56

9.4 Скользящие водонепроницаемые двери, установленные между угольными бункерами в междупалубном пространстве под палубой переборок, могут иногда открываться в море для штивки угля. Случаи открытия и закрытия этих дверей должны регистрироваться в судовом журнале, предписанном Администрацией.

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

10.2 Такие двери должны закрываться перед выходом в рейс и оставаться закрытыми во время плавания; время открытия таких дверей в порту и их закрытие перед выходом из порта должно заноситься в судовой журнал. Если к любой из дверей имеется доступ во время рейса, должно предусматриваться устройство, предотвращающее неразрешенное открытие. На стадии проектирования число и расположение таких дверей подлежат специальному рассмотрению Администрации.

11 Съемные листы на переборках не допускаются, за исключением машинных помещений. Такие листы должны быть всегда на месте перед выходом судна из порта и не сниматься во время плавания, кроме случаев экстренной необходимости по усмотрению капитана. Время снятия и установки на место любых таких съемных листов должно регистрироваться в судовом журнале; при установке их на место должны быть приняты необходимые меры предосторожности для обеспечения водонепроницаемости соединений. Администрация может разрешить, чтобы в каждой главной поперечной переборке не более чем одна скользящая водонепроницаемая дверь с приводом от источника энергии больших размеров, чем указано в пункте 7.1.2, служила заменой этим съемным листам при условии, что эти двери закрываются перед выходом судна из порта и остаются закрытыми во время плавания, за исключением случаев срочной необходимости по усмотрению капитана. Эти двери не должны отвечать требованиям пункта 7.1.4 в отношении полного их закрытия ручным приводом в течение 90 с. Время открытия и закрытия дверей, не зависимо от того, находится ли судно в море или в порту, должно регистрироваться в судовом журнале.

12.1 Если шахты или туннели для доступа из помещений экипажа в котельное помещение, для прокладки трубопроводов или для каких-либо других целей проходят через главные поперечные водонепроницаемые переборки, то они должны быть водонепроницаемыми и отвечать требованиям правила II-19. 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 предельной линии погружения. Доступ к другому концу шахты или туннеля может осуществляться через водонепроницаемую дверь типа, требующегося в зависимости от ее расположения на судне. Такие шахты или туннели не должны проходить через переборку деления на отсеки, которая является первой в корму от таранной переборки.

12.2 Если предусматриваются туннели, проходящие через главные поперечные водонепроницаемые переборки, то они подлежат специальному рассмотрению Администрацией еще на стадии проектирования.

57

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

Правило 16

Пассажирские суда, перевозящие грузовые транспортные средства и сопровождающий персонал

1 Настоящее правило применяется к пассажирским судам независимо от даты их постройки, предназначенным или приспособленным для перевозки грузовых транспортных средств и сопровождающего персонала, если общее число людей на борту, за исключением лиц, указанных в правиле 1/2 (e) (i) и (ii), превышает 12.

2 Если общее число пассажиров на таком судне, включая персонал, сопровождающий транспортные средства, не превышает $N = 12 + A/25$, где A - 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 правила II-1/15.10, 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 При применении положений настоящей главы к такому судну величина N принимается равной максимальному числу пассажиров, допускаемых к перевозке на данном судне в соответствии с настоящим правилом.

4 При применении правила II-1/8 прочность грузовых помещений, предназначенных для размещения грузовых транспортных средств и контейнеров, должна устанавливаться исходя из наихудших условий эксплуатации, путем расчетов, в которых предполагается, что грузовые транспортные средства и контейнеры не являются водонепроницаемыми и их прочность принимается равной 65. Для судов, занятых специализированными перевозками, может применяться фактическая величина прочности контейнеров и грузовых транспортных средств. Однако прочность грузовых помещений, в которых перевозятся транспортные средства и контейнеры, ни в коем случае не должна приниматься менее 60.

Правило 17

Отверстия в наружной обшивке пассажирских судов, расположенные ниже предельной линии погружения

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

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

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

3.2 Все иллюминаторы, нижние кромки которых находятся, как это допускается в пункте 3.1, ниже предельной линии погружения, должны иметь конструкцию, исключающую возможность их открытия кем-либо без разрешения капитана судна.

3.3.1 Если в междупалубном пространстве нижние кромки иллюминаторов, упомянутых в пункте 3.2, находятся ниже линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на

расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше воды, когда судно покидает порт, все иллюминаторы в этом междупалубном пространстве должны водонепроницаемо закрыты и заперты до выхода судна из порта и не открываться, пока оно не придет в следующий порт. При применении настоящего пункта может быть сделана соответствующая поправка на пресную воду, когда это применимо.

3.3.2 Время открытия таких иллюминаторов в порту, а также их закрытия и запираения перед выходом судна из порта должно регистрироваться в судовом журнале, предписанном Администрацией.

3.3.3 Если один или более иллюминаторов расположены так, что к ним применимы требования пункта 3.3.1, когда судно загружено по самую высокую грузовую ватерлинию деления на отсеки, Администрация может указать ограничительную среднюю осадку, при которой нижние кромки этих иллюминаторов находятся выше линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше ватерлинии, соответствующей ограничительной средней осадке, при которой судно разрешается выходить из порта без предварительного закрытия и запираения иллюминаторов, а также их открытие в море под ответственность капитана во время рейса до следующего порта. В тропических зонах, определение которых дано в действующей Международной конвенции о грузовой марке, эта ограничительная осадка может быть увеличена на 0,3 м.

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 и более 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 самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки, могут иметь съемные штормовые крышки в пассажирском помещении, не являющемся пассажирским помещением низшего класса, если только действующая Международная конвенция о грузовой марке не требует, чтобы штормовые крышки были постоянно прикреплены на своих местах. Такие съемные штормовые крышки должны храниться в непосредственной близости от иллюминаторов, для которых они предназначены.

5 Иллюминаторы и их штормовые крышки, к которым нет доступа во время плавания судна, должны закрываться и задраиваться до выхода судна из порта.

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

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

6.3 Если в таких помещениях перевозится груз, то иллюминаторы и их штормовые крышки должны быть водонепроницаемо закрыты и заперты до погрузки груза и о таком закрытии и запираении должна быть сделана запись в судовом журнале, предписанном Администрацией.

7 Иллюминаторы с устройствами для автоматической вентиляции без особого разрешения Администрации не должны устанавливаться в наружной обшивке ниже предельной линии погружения.

8 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.

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

9.2.1 С соблюдением требований действующей Международной конвенции о грузовой марке и за исключением, предусмотренным в пункте 9.3, каждое отдельное отливное отверстие, проходящее через наружную обшивку из помещений, расположенных ниже предельной линии погружения, должно быть снабжено либо одним автоматическим невозвратным клапаном, имеющим устройство для его принудительного закрытия с места, расположенного выше палубы переборок, либо двумя автоматическими невозвратными клапанами без устройства для его принудительного закрытия при условии, что клапан, находящийся ближе к диаметральной плоскости судна, расположен выше самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки и всегда доступен для осмотра в условиях эксплуатации. Если установлен клапан с устройством для его принудительного закрытия, то пост управления им выше палубы переборок должен быть всегда легко доступен и иметь индикатор, указывающий, открыт или закрыт этот клапан.

9.2.2 К отливным отверстиям, проходящим через наружную обшивку из помещений, расположенных выше предельной линии погружения, должны применяться требования действующей Международной конвенции о грузовой марке.

9.3 Заборные приемные и отливные отверстия в машинном помещении, связанные с работой главных и вспомогательных механизмов, должны иметь легко доступные клапаны, расположенные между трубами и наружной обшивкой или между трубами и кингстонными ящиками, присоединенными к наружной обшивке. Клапаны могут управляться с места их установки и должны быть снабжены индикаторами, указывающими, открыты они или закрыты.

9.4 Вся арматура заборных 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.

10.1 Лацпорты, грузовые и угольные порты ниже предельной линии погружения должны иметь достаточную прочность. Они должны быть надежно закрыты и задраены водонепроницаемо до выхода судна из порта и должны оставаться закрытыми во время плавания.

10.2 Такие порты должны устанавливаться так, чтобы их самая нижняя точка ни в коем случае не находилась ниже самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки.

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

11.2 Если такой конец расположен ниже предельной линии погружения, то крышка должна быть водонепроницаемой и в рукаве, в легко доступном месте выше самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки, дополнительно должен быть установлен автоматический невозвратный клапан. Когда рукавом не пользуются, крышка и клапан должны быть надежно закрыты и задраены.

Правило 17-1

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

Несмотря на требования правила 17, суда, построенные 1 июля 1998 года и после этой даты, должны отвечать требованиям правила 17, причем ссылка на «предельную линию погружения» должны подразумевать палубу переборок на пассажирских судах и палубу надводного борта на грузовых судах.

Правило 18

Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых дверей, иллюминаторов и т.д. на пассажирских и грузовых судах

1 На пассажирских судах:

- .1 конструкция, материалы и качество изготовления всех водонепроницаемых дверей, иллюминаторов, лацпортов, грузовых и угольных портов, клапанов, труб, зольных и мусорных рукавов, упомянутых в настоящих правилах, должны отвечать требованиям Администрации;
- .2 рамы вертикальных водонепроницаемых дверей не должны иметь в нижней части паза, где может скапливаться мусор, препятствующий надлежащему закрытию дверей.

2 На пассажирских и грузовых судах каждая водонепроницаемая дверь должна испытываться напором столба воды высотой до палубы переборок или до палубы надводного борта соответственно. Такое испытание должно проводиться до сдачи судна в эксплуатацию либо до, либо после установки двери.

Правило 19

Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых палуб, шахт и т.д. на пассажирских и грузовых судах

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

2 Если вентиляционная шахта, проходящая через надстройку, прорезает палубу переборок, шахта должна быть способна противостоять давлению воды, которая может находиться внутри шахты, приняв во внимание максимальный угол крена, допустимый на промежуточных стадиях затопления в соответствии с правилом 8.5.

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

4 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования пункта 2 должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

5 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 20

Водонепроницаемость пассажирских судов выше предельной линии погружения

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.

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

3 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты, открытые концы воздушных трубок, заканчивающихся в надстройке, должны быть, по крайней мере, на 1 м выше ватерлинии, когда судно накрено до угла 15°, или максимального угла крена на промежуточных стадиях затопления, как определено путем непосредственного расчета, смотря по тому, что больше. В качестве альтернативы, воздушные трубки танков, иных чем нефтяные танки, могут проходить через борт надстройки. Положения данного пункта не определяют положения действующей Международной конвенции о грузовой марке.

4 Иллюминаторы, лацпорты, грузовые и угольные порты и другие средства закрытия отверстий в наружной обшивке выше предельной линии погружения должны иметь надежную конструкцию и изготовление, достаточную прочность с учетом помещений, в которых они устанавливаются, а также их положения по отношению к 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 водонепроницаемо задрены.

Правило 20-1

Закрытие грузовых дверей

1 Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам.

2 Следующие двери, расположенные выше предельной линии погружения, должны быть закрыты и задрены перед выходом судна в любой рейс и должны оставаться закрытыми и задранными до тех пор, пока судно не ошвартуется у своего следующего причала:

- .1 грузовые двери в обшивке корпуса судна или закрытых надстроек;
- .2 носовые козырьки, установленные в местах, указанных в пункте 2.1;
- .3 грузовые двери в таранной переборке;
- .4 непроницаемые под воздействием моря ramпы, образующие закрытия, альтернативные закрытиям, определенным в пунктах 2.1-2.3.

При условии, если дверь не может быть открыта или закрыта во время нахождения судна у причала, дверь может быть открыта или оставлена открытой во время подхода к причалу или отхода от причала, но только на время, которое может быть необходимым для обеспечения немедленной работы двери. В любом случае внутренняя носовая дверь должна оставаться закрытой.

3 Независимо от требований пунктов 2.1 и 2.4 Администрация может разрешить, чтобы по усмотрению капитана определенные двери могли быть открыты при необходимости для эксплуатации судна или посадки и высадки пассажиров, когда судно находится на безопасной якорной стоянке при условии, что это не угрожает безопасности судна.

4 Капитан должен обеспечить, чтобы на судне была задействована эффективная система наблюдения и докладов о закрытии и открытии дверей, указанных в пункте 2.

5 Капитан должен убедиться, что до того, как судно выйдет в любой рейс, была сделана в соответствии с требованием правила II-1/25 запись в судовом журнале о времени последнего закрытия дверей, указанных в пункте 2, и о времени любого открытия определенных дверей в соответствии с пунктом 3.

Правило 20-2

Водонепроницаемость палубы ро-ро (палубы переборок) в отношении помещений, расположенных ниже.

1 Пассажирских судах ро-ро, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты:

- .1 при соблюдении положений подпунктов .2 и .3, нижняя точка всех проходов, ведущих в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должна быть не менее чем на 2,5 м выше палубы переборок;
- .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;
- .3 Администрация может разрешить установку конкретных проходов в помещения, расположенные ниже палубы переборок, если они необходимы для важнейших работ судна, например, перемещения механизмов или запасных частей, при условии, что такие проходы выполнены водонепроницаемыми и имеют звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик;
- .4 проходы, ссылка на которые дана в подпунктах .2 и .3, должны быть закрыты до того, как судно отойдет от причала, и должны оставаться закрытыми до того момента, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту;
- .5 капитан должен обеспечить, чтобы на судне была задействована эффективная система наблюдения и докладов о закрытии и открытии таких проходов, указанных в подпунктах .2 и .3, и
- .6 капитан должен обеспечить, чтобы до того, как судно отойдет от причала, была сделана, в соответствии с требованием правила 25, запись в судовом журнале о времени последнего закрытия проходов, указанных в подпунктах .2 и .3.

2 На пассажирских судах ро-ро, построенных до 1 июля 1997 года:

- .1 все проходы, которые ведут с палубы ро-ро в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должны быть непроницаемыми при воздействии моря и иметь средства индикации на навигационном мостике, указывающие на открытое или закрытое состояние прохода;
- .2 все такие проходы должны быть накрыты до того, как судно отойдет от причала и должны оставаться закрытыми до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту;
- .3 несмотря на требования подпункта .2, Администрация может разрешить, чтобы отдельные проходы оставались открытыми во время рейса, но только на период, достаточный для прохода людей и, если требуется, для важнейших работ судна; и
- .4 требования подпункта .1 должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

Правило 20-3

Доступ на палубы ро-ро

На всех пассажирских судах ро-ро капитан или назначенное им лицо командного состава должны обеспечить, чтобы без явно выраженного разрешения, ни одному пассажиру не позволялся доступ на закрытую палубу ро-ро, когда судно находится на ходу.

Правило 20-4

Закрытие переборок на палубе ро-ро

1 Все поперечные или продольные переборки, которые принимаются во внимание как эффективные средства для ограничения распространения морской воды на палубе ро-ро, должны быть закрыты и закреплены до того, как судно отойдет от причала, и оставаться в таком положении до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту.

2 Несмотря на требования пункта 1, Администрация может разрешить, чтобы отдельные проходы через такие переборки оставались открытыми во время рейса, но только на период, достаточный для прохода людей и, если требуется, для важнейших работ судна.

Правило 21

Осушительные средства

(Пункты 1.6 и 2.9 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Пассажирские и грузовые суда

1.1 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 топлив или груза, для которых предусмотрены другие эффективные средства откачки. Должны быть предусмотрены эффективные средства для осушения трюмов с изоляцией.

1.2 Насосы санитарный, балластный и общесудового назначения могут рассматриваться как независимые осушительные насосы с приводом от источника энергии, если предусмотрено необходимое их соединение с осушительной системой.

1.3 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.

1.4 Устройство осушительной и балластной системы должно исключать возможность попадания забортной воды и воды из балластных цистерн в грузовые и машинные помещения или из одного отсека в другой. Должны быть приняты меры, исключающие случайное заполнение забортной водой диптанков, имеющих отростки осушительной и балластной системы, при нахождении в них груза или откачку через осушительный трубопровод при нахождении в них водяного балласта.

1.5 Все распределительные коробки и управляемые вручную клапаны осушительной системы должны размещаться в местах, доступных в обычных условиях.

1.6 Должны быть предусмотрены меры для осушения закрытых грузовых помещений, расположенных на палубе переборок пассажирских судов и на палубе надводного борта грузовых судов, однако Администрация может разрешить не предусматривать осушительных средств в каком-либо отдельном помещении любого судна или категории судов, если она убеждена, что ввиду размера или внутреннего деления таких помещений на отсеки это не приведет к снижению безопасности судна.

1.6.1 Если высота надводного борта до палубы переборок или палубы надводного борта, соответственно, такова, что кромка палубы погружается в воду при крене судна более 5°, осушение должно осуществляться с помощью достаточного количества шпигатов соответствующего размера, позволяющих производить слив непосредственно за борт и расположенных согласно требованиям правила II-1/17 в случае пассажирского судна и согласно требованиям к шпигатам, приемным и отливным отверстиям действующей Международной конвенции о грузовой марке в случае грузового судна.

1.6.2 Если высота надводного борта такова, что кромка палубы переборок или палубы надводного борта, соответственно, погружается в воду при крене судна 5° или менее, осушение закрытых грузовых помещений на палубе переборок или на палубе надводного борта, соответственно, должно производиться в подходящее помещение или помещения достаточной вместимости, оборудованные сигнализацией о высоком уровне воды и снабженные соответствующими устройствами для осушения за борт. Кроме того, необходимо обеспечить, чтобы:

- .1 количество, размеры и расположение шпигатов были такими, чтобы предотвращать скопление чрезмерного количества свободно переливающейся воды;
- .2 средства осушения, требуемые настоящим правилом для пассажирских или грузовых судов, в зависимости от случая, учитывали требования относительно любой стационарной системы пожаротушения водораспылением;
- .3 вода, загрязненная бензином или другими опасными веществами, не сливалась в машинные помещения или другие помещения, в которых может иметься источник воспламенения; и
- .4 если закрытое грузовое помещение защищено системой углекислотного пожаротушения, палубные шпигаты были снабжены средствами, предотвращающими утечку углекислого газа.

2 Пассажирские суда

2.1 Осушительная система, требуемая в пункте 1.1, должна функционировать при всех практически возможных аварийных ситуациях как при прямом положении судна, так и при крене. Для этой цели приемные патрубки устанавливаются, как правило, по бортам, за исключением узких концевых отсеков судна, где может быть достаточно одного приемного патрубка. В отсеках необычной формы могут потребоваться дополнительные приемные патрубки. Должны быть приняты меры, обеспечивающие свободное поступление воды к приемным трубопроводам отсека. Если в отношении отдельных отсеков Администрация убеждена, что установка осушительных средств может оказаться нецелесообразной, она может разрешить не предусматривать такие средства, если расчеты, выполненные в соответствии с положениями правила II-1/8.2.1 - 8.2.3, показывают, что живучесть судна не будет снижена.

2.2 Должно устанавливаться по меньшей мере три насоса с приводами от источников энергии, соединенных с осушительной магистралью, причем один из них может иметь привод от главных механизмов. Если критерий службы равен или больше 30, должен предусматриваться один дополнительный независимый насос с приводом от источника энергии.

2.3 Осушительные насосы с приводами от источников энергии должны устанавливаться, насколько это практически возможно, 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.

2.4 На судне длиной 91,5 м или более или с критерием службы, равным или больше 30, должны быть приняты меры к тому, чтобы по меньшей мере один осушительный насос с приводом от источника энергии мог быть использован при всех условиях затопления, которые должно выдерживать судно, а именно:

- .1 один из требуемых осушительных насосов должен быть надежным аварийным насосом погружного типа с приводом от источника энергии, расположенного выше палубы переборок; или
- .2 осушительные насосы и их источники энергии должны распределяться подлине судна таким образом, чтобы в неповрежденном отсеке находился по меньшей мере один насос.

2.5 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 1.1.

2.6 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. Если предусматривается два или более таких приемных патрубка, то по меньшей мере по одному из них должно быть установлено на каждом борту судна. Администрация может потребовать, чтобы независимые осушительные насосы с приводами от источников энергии, размещенные в других помещениях, имели отдельные непосредственные приемные патрубки. Такие патрубки должны быть размещены соответствующим образом, и те из них, которые находятся в машинном помещении, должны иметь диаметр не менее требуемого для осушительной магистрали.

2.7.1 В дополнение к непосредственному приемному патрубку или патрубкам, требуемым в пункте 2.6, в машинном помещении должен предусматриваться непосредственный приемный патрубок от главного циркуляционного насоса, выведенный на уровень, позволяющий осушать машинное помещение, и снабженный невозвратным клапаном. На пароходах диаметр такого патрубка должен быть не менее двух третей диаметра приемного патрубка самого насоса, а на теплоходах должен быть равен этому диаметру.

2.7.2 Если, по мнению Администрации, главный циркулярный насос не пригоден для этой цели, непосредственный аварийный приемный патрубок от наибольшего из имеющихся независимых насосов с приводами от источников энергии должен быть выведен на уровень, позволяющий осушать машинное помещение; упомянутый патрубок должен иметь такой же диаметр, как и приемный патрубок самого используемого насоса. Производительность насоса с таким патрубком должна превосходить производительность требуемого осушительного насоса на величину, которую Администрация сочтет достаточной.

2.7.3 Приводные штоки кингстонов и клапанов, установленных на непосредственных приемных патрубках, должны быть выведены достаточно высоко над настилом машинного помещения.

2.8 Все приемные осушительные трубопроводы по всей длине до присоединения к насосам должны быть независимыми от других трубопроводов.

2.9 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:

$$d=25+1,68(L(B+D))^{1/2},$$

где:

d — внутренний диаметр осушительной магистрали (в миллиметрах);

L и B — длина и ширина судна (в метрах), определение которых дано в правиле II-1/2; 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 1.6.2 и простирающееся на всю длину судна, D должно измеряться до следующей палубы, расположенной над палубой переборок. Если закрытые грузовые помещения простираются не на всю длину судна, D должно приниматься как теоретическая высота борта судна до палубы переборок плюс lh/L где l и h — соответственно общая длина и высота закрытых грузовых помещений (в метрах).

Диаметр отрезков осушительного трубопровода должен отвечать требованиям Администрации.

2.10 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 II-1/2 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.

2.11 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, меньшем одной пятой ширины судна, не должно приводить к выводу из строя осушительной системы. Если имеется только одна система трубопроводов, общая для всех насосов, то должна быть предусмотрена возможность управления необходимыми клапанами, обслуживающими приемные патрубки, с мест, расположенных выше палубы переборок. Если в дополнение к главной осушительной системе предусматривается аварийная осушительная система, она должна быть независимой от главной системы и устроена таким образом, чтобы в условиях затопления насос мог откачивать воду из любого отсека, как указано в пункте 2.1. В этом случае требуется, чтобы только клапаны, обслуживающие аварийную систему, могли управляться с мест, находящихся выше палубы переборок.

2.12 Все краны и клапаны, упомянутые в пункте 2.11, которыми можно управлять 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.

3 Грузовые суда

Должно быть предусмотрено по меньшей мере два насоса с приводами от источников энергии, соединенных с осушительной магистралью, причем один из них может приводиться от главных механизмов. В отдельных отсеках осушительные средства могут не предусматриваться, если Администрация убеждена, что безопасность судна не будет снижена.

Правило 22

*Информация об остойчивости пассажирских и грузовых судов **

1 Каждое пассажирское судно, независимо от его размеров, и каждое грузовое судно длиной 24 м и более, определение которой дано в действующей Международной конвенции о грузовой марке, по завершении постройки должно подвергаться кренованию и должны быть определены элементы его остойчивости. Капитан должен быть снабжен 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.

2 Если судно подвергается какой-либо перестройке, которая существенно влияет на переданную капитану информацию об остойчивости, то он должен быть снабжен новой информацией об остойчивости. Если необходимо, судно должно быть заново откреновано.

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

4 Администрация может не требовать кренования отдельного судна при условии, что основные данные о его остойчивости могут быть определены по данным кренования другого судна той же серии, если к удовлетворению Администрации показано, что на основании этих исходных данных может быть получена надежная информация, требуемая в пункте 1 об остойчивости освобожденного от кренования судна.

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

* См. Кодекс остойчивости в неповрежденном состоянии всех типов судов, охваченных инструментами ИМО, принятый резолюцией А.749(18) Организации.

Правило 23

Схемы по борьбе за живучесть на пассажирских судах

Для руководства вахтенного помощника капитана должны быть постоянно вывешены 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 должны иметься буклеты, содержащие вышеупомянутую информацию.

Правило 23-1

Борьба за живучесть на сухогрузных судах

(Настоящее правило применяется к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Для руководства вахтенного помощника капитана на ходовом мостике должна постоянно висеть или находиться под рукой схема, ясно показывающая 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 любого крена, вызванного затоплением. Кроме того, в распоряжении командного состава должны иметься буклеты, содержащие упомянутую выше информацию.

2 Для всех дверей скользящего и навесного типа в водонепроницаемых переборках должны быть предусмотрены индикаторы. Индикация, показывающая, открыты они или закрыты, должна находиться на ходовом мостике. Кроме того, такими индикаторами должны быть снабжены двери в обшивке и другие отверстия, которые, по мнению Администрации, будучи оставлены открытыми или плохо задраенными, могут вызвать к общее затопление.

3.1 Общие меры предосторожности должны состоять в перечислении оборудования, условий и эксплуатационных процедур, которые Администрация сочтет необходимым в целях поддержания водонепроницаемости при нормальных условиях эксплуатации судна.

3.2 Специальные меры предосторожности должны состоять в перечислении элементов (таких, как средства закрытия, средства крепления груза, звуковая предупредительная сигнализация и т.д.), которые Администрация сочтет особо важными в целях обеспечения живучести судна и безопасности экипажа.

Правило 23-2

Водонепроницаемость корпуса и надстроек, меры по предотвращению повреждения и борьбе за живучесть судна

(Это правило применяется ко всем пассажирским судам ро-ро за исключением судов, построенных до 1 июля 1997 года, к которым пункт 2 будет применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года)

1 Индикаторы должны быть предусмотрены на ходовом мостике для всех дверей в обшивке судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, которые, будучи оставлены открытыми или незадраенными должным образом, могут, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или грузового помещения с горизонтальным способом погрузки или выгрузки. Система индикации должна быть спроектирована по безопасному принципу и должна показывать с помощью визуальных сигналов, если дверь не полностью закрыта или если какое-либо из средств крепления не находится на месте и не полностью закреплено: и с помощью звуковых сигналов, если такая дверь или средства закрытия остаются открытыми или незакрепленными. Панель индикации на ходовом мостике должна быть оборудована по методу выбора режима работы «порт/походному», так устроенным, чтобы звуковой сигнал подавался на ходовой мостик, если судно выходит из порта с незакрытыми носовыми дверями, внутренними дверями, кормовой аппарелью или любыми другими дверями и обшивке корпуса судна, или какие либо средства закрытия не находятся в правильном положении. Источник питания для системы индикации не должен зависеть от источника питания приводов для работы и задривания дверей. Система индикации, одобренные Администрацией, установленные на судах, построенных до 1 июля 1997 года, не нуждаются в замене.

2 Обзор с помощью телевизионных средств и система определения протечек поды должны быть устроены таким образом, чтобы на ходовом мостике и на посту управления главной двигательной установкой обеспечивалась индикация о любой протечке через внутренние и внешние носовые двери, кормовые двери или любые другие двери в обшивке корпуса судна, которые могут привести к затоплению помещений специальной категории или грузовых помещений ро-ро.

3 Помещения специальной категории и грузовые помещения ро-ро должны постоянно патрулироваться или контролироваться эффективными средствами, такими как телевидение, так, чтобы подвижка колесной техники и неблагоприятную погоду и неразрешенный доступ пассажиров в эти помещения могли быть обнаружены на ходу судна.

4 На судне должны иметься и вывешиваться на соответствующем месте документы по эксплуатационным процедурам закрытия и задривания всех дверей в обшивке корпуса судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, которые, будучи оставлены открытыми или не надлежащим образом задрены, могут, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или грузового помещения ро-ро.

Правило 24

Маркировка, периодические тренировки по управлению и проверка водонепроницаемых дверей и т.д. на пассажирских судах

1 Настоящее правило применяется ко всем судам.

2.1 Ежедневно должны проводиться тренировки по управлению водонепроницаемыми дверями, иллюминаторами, клапанами и механизмами закрытия шпигатов, зольных и мусорных рукавов. На судах, совершающих рейсы продолжительностью более одной недели, полная тренировка проводится перед выходом из порта, а последующие - не реже одного раза в неделю в течение рейса.

2.2 Все водонепроницаемые двери главных поперечных переборок, как навесные, так и с приводом от источника энергии, которыми пользуются в море, должны проверяться ежедневно.

3.1 Водонепроницаемые двери и все относящиеся к ним механизмы и 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.

3.2 Эти двери, клапаны и механизмы должны иметь соответствующую маркировку, обеспечивающую их правильное

использование с максимальной безопасностью.

Правило 25

Записи в судовом журнале пассажирских судов

1 Настоящее правило применяется ко всем судам.

2 Навесные двери, съемные листы, иллюминаторы, лацпорты, грузовые и угольные порты и другие отверстия, которые согласно настоящим правилам во время плавания требуется держать закрытыми, должны закрываться до выхода судна из порта. Время закрытия и открытия (если это разрешается настоящими правилами), должно регистрироваться в судовом журнале, предписанном Администрацией.

3 О всех тренировках и проверках, требуемых правилом II-1/24, должны делаться записи в судовом журнале с подробным указанием всех недостатков, которые могут быть при этом обнаружены.

ЧАСТЬ В-1 - ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ ГРУЗОВЫХ СУДОВ В ПОВРЕЖДЕННОМ СОСТОЯНИИ *

(Настоящая часть применяется к грузовым судам,
построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

Правило 25-1

Применение

1 Требования этой части должны применяться к судам длиной более 100 м ("Ls"), за исключением тех судов, которые должны удовлетворять правилам деления на отсеки и остойчивость в поврежденном состоянии в других документах **, разработанных Организацией. Требования данной части должны также применяться к грузовым судам длиной (Ls) 80 м и более, но не более 100 м, построенным 1 июля 1998 года и после этой даты.

2 Любая ссылка на данные правила понимается как ссылка на комплект правил, содержащихся в этой части.

3 Администрация может для отдельного судна или группы судов принять альтернативные меры, если она удостоверится, что достигается по крайней мере такая же степень безопасности, какая устанавливается данными правилами. Любая Администрация, которая допускает применение таких альтернативных мер, должна представить в Организацию их описание.

Правило 25-2

Определения

Для целей настоящих правил, если специально не предусмотрено иное:

1.1 "Грузовая ватерлиния деления на отсеки" есть ватерлиния, применяемая при делении судна на отсеки.

1.2 "Самая высокая грузовая ватерлиния деления на отсеки" есть грузовая ватерлиния деления на отсеки, соответствующая осадке по летнюю грузовую марку, назначенную судну.

1.3 "Частичная грузовая ватерлиния" соответствует осадке судна порожнем плюс 60 процентов разности между осадкой судна порожнем и осадкой, соответствующей самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки.

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

* Комитет по безопасности на море, одобряя правила, содержащиеся в части В-1, предлагает Администрациям принять во внимание, что правила должны применяться во взаимосвязи с пояснительной запиской, разработанной Организацией для обеспечения единообразия при их применении.

** Суда, отвечающие следующим правилам, могут быть изъяты из применения части В-1:

- .1 Приложение 1 к МАРПОЛ-73/78;
- .2 МКХ и МКГ;
- .3 Руководство по проектированию и конструкции судов снабжения морских буровых установок

- (резолюция А.469(ХП));
- .4 Кодекс безопасности для судов спец назначения (резолюция А.534(13));
- .5 Требования к остойчивости в поврежденном состоянии правила 27 КГМ-66, применяемые в соответствии с резолюциями А.320(1Х) и А.514(13), когда главные поперечные водонепроницаемые переборки расположены согласно пункту 12(f) резолюции А.320(1Х).
- 2.2 "Середина длины" есть средняя точка длины деления судна на отсеки.
- 2.3 "Крайняя кормовая точка" есть кормовая граница длины деления судна на отсеки.
- 2.4 "Крайняя носовая точка" есть носовая граница длины деления судна на отсеки.
- 3 "Ширина (В)" есть наибольшая теоретическая ширина судна в середине длины на уровне или ниже самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки.
- 4 "Осадка (d)" есть расстояние по вертикали от теоретической основной плоскости до конкретной ватерлинии, измеренное в середине длины.
- 5 "Проницаемость (μ)" пространства есть часть погруженного объема этого пространства, которое может быть заполнено водой.

Правило 25-3

Требуемый индекс деления на отсеки "R"

1 Настоящие правила предназначены для обеспечения судов минимальным стандартом деления судна на отсеки.

2 Обеспечиваемая степень деления на отсеки определяется требуемым индексом деления на отсеки следующим образом:

.1 для судов длиной (L_s) свыше 100 м:

$$R = (0,002 + 0,0009 L_s)^{1/3}$$

где L_s в метрах; и

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

$$R = 1 - \{1/(1+L_s/100 * R_o/(1-R_o))\}$$

где R_o - величина R, рассчитанная в соответствии с формулой в пункте 2.1.

Правило 25-4

Достижимый индекс деления на отсеки "A"

1 Достижимый индекс деления на отсеки "A", рассчитанный в соответствии с настоящим правилом, не должен быть меньше, чем требуемый индекс деления на отсеки "R", рассчитанный в соответствии с пунктом 2 правила 25-3.

2 Достижимый индекс деления на отсеки "A" должен быть рассчитан для судна по следующей формуле:

$$A = \sum p_i s_i$$

"i" — индекс рассматриваемого помещения или группы помещений,

" p_i " — вероятность затопления только рассматриваемого помещения или группы помещений без учета любого горизонтального деления на отсеки,

" s_i " — вероятность выживания судна после затопления рассматриваемого помещения или группы помещений, включая эффект от любого горизонтального деления на отсеки.

3 При расчете индекса "A" судно рассматривается без дифферента.

4 Настоящее суммирование включает только те случаи затопления, которые вносят вклад в величину достижимого индекса деления на отсеки "A".

5 Суммирование, предусмотренное приведенными выше формулами, производится по всей длине судна для всех

случаев затопления, в которые вовлечены единичное помещение либо два или более смежных помещений.

6 Если установлены бортовые помещения, суммирование, предусматриваемое формулами, производится для всех случаев затопления, в которые вовлечены бортовые помещения; и дополнительно для всех случаев одновременного затопления бортового помещения и смежного внутреннего помещения(ий), принимая повреждение в виде прямоугольного параллелепипеда, которое распространяется до диаметральной плоскости судна без повреждения диаметральной переборки.

7 Предполагаемая протяженность повреждения в вертикальном направлении распространяется от основной плоскости вверх до любой водонепроницаемой горизонтальной конструкции деления судна на отсеки над ватерлинией или выше. Однако, если меньшая протяженность дает более неблагоприятный результат, должна быть принята такая протяженность.

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

9 В расчетах затопления, выполняемых в соответствии с правилами, необходимо принимать только одну пробоину в корпусе.

Правило 25-5 *Расчет фактора "p_i"*

1 Фактор p_i" должен быть рассчитан в соответствии с пунктом 1.1, используя следующие обозначения:

X1 — расстояние от крайней кормовой точки длины L_g до крайней носовой части кормовой переборки рассматриваемого помещения;

X2 — расстояние от крайней кормовой точки длины L_e до крайней кормовой части носовой переборки рассматриваемого помещения;

$$E1 = x1/Ls,$$

$$E2 = x2/Ls,$$

$$E = E1 + E2 - 1,$$

$$J = E2 - E1,$$

$$J' = 1 + E, \text{ если } E \geq 0,$$

$$J' = J + E, \text{ если } E < 0.$$

Максимальная безразмерная длина повреждения

$$J_{\max} \sim 48/Ls, \text{ но не более } 0,24.$$

Принимаемая плотность распределения расположения повреждения по длине судна

$$a = 1,2 + 0,8E, \text{ но не более } 1,2.$$

Принимаемая функция распределения расположения повреждения по длине судна

$$F = 0,4 + 0,25E(1,2 + a),$$

$$Y = J/J_{\max},$$

$$p = F1/J_{\max},$$

$$q = 0,4 F2(J_{\max})^2$$

$$F1 = y^2 - y^3/3, \text{ если } y < 1,$$

$$F1 = y - 1/3 \text{ в остальных случаях;}$$

$$F2 = y^3/3 - y^4/12, \text{ если } y < 1,$$

$$F2 = y^2/2 - y/3 + 1/12, \text{ в остальных случаях.}$$

1.1 Фактор p_i определяется для каждого единичного помещения:

1.1.1 Если рассматриваемое помещение простирается по всей длине судна L_s :

$$P_i = 1.$$

1.1.2 Если кормовая граница рассматриваемого помещения совпадает с крайней кормовой точкой:

$$p_i = F + 0,5ap + q.$$

1.1.3 Если носовая граница рассматриваемого помещения совпадает с крайней носовой точкой:

$$p_i = 1 - F + 0,5ap.$$

1.1.4 Там, где обе границы рассматриваемого помещения находятся между крайней носовой и крайней кормовой точками длины судна L_s :

$$P_i = ap$$

1.1.5 При использовании формул, приведенных в пунктах 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 там, где рассматриваемое помещение перекрывает "сердину длины", значения, рассчитанные по этим формулам, должны уменьшаться на величину, определенную в соответствии с формулой для q , в которой $F2$ рассчитывается, принимая $y = J/J_{\max}$.

2 Если установлены бортовые помещения, величина p_i для бортового помещения должна быть получена путем умножения величины, определенной в пункте 3, на редуцированный коэффициент γ в соответствии с подпунктом 2.2, который отражает вероятность того, что внутренние помещения не будут затоплены.

2.1 Величина p_i для случая одновременного затопления бортового и смежного с ним внутреннего помещения и должна быть получена с использованием формул пункта 3, умноженных на коэффициент $(1-\gamma)$.

2.2 Редуцированный коэффициент γ должен определяться по следующей формуле:

Для $J \geq 0,2 b/B$:

$$\gamma = b/B(2,3 + 0,08/(J+0,02)) + 0,1, \text{ если } b/B \leq 0,2$$

$$\gamma = (0,016/(J+0,02)) + b/B + 0,36, \text{ если } b/B > 0,2$$

Для $J < 0,2 b/B$ редуцированный коэффициент γ должен определяться методом линейной интерполяции между

$$\gamma = 1, \text{ при } J = 0$$

и

$$\gamma = \text{в случае, если } J \geq 0,2 b/B, \text{ при } J = 0,2 b/B,$$

где:

b — среднее расстояние в поперечном направлении (в метрах), измеренное под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки между наружной обшивкой и плоскостью, проведенной через наиболее удаленный от диаметральной плоскости участок продольной переборки параллельно той части продольной переборки, которая находится между поперечными границами, используемыми при расчетах фактора p_i .

3 Для оценки p_i единичных помещений должны применяться непосредственно формулы, приведенные в пунктах 1 и 2.

3.1 Для оценки величин p_i , относящихся к группам помещений, применяется следующее:

для помещений, рассматриваемых попарно:

$$P_i = p_{i2} - p_{i1} - p_{i2},$$

$$p1 = p23 - p2 - p3 \text{ и т.д.};$$

для групп из трех помещений:

$$P_i = P_{123} - P_{12} - P_{23} + P_2,$$

$$P_i = P_{234} - P_{23} - P_{34} + P_3 \text{ и т. д.};$$

для групп из четырех помещений:

$$P_i = P_{1234} - P_{123} - P_{234} + P_{23},$$

$$P_i = P_{2345} - P_{234} - P_{345} + P_{34}, \text{ и т.д.};$$

где

$$p_{12}, P_{23}, P_{34}, \text{ и т.д.},$$

$$p_{i23}, P_{234}, P_{345}, \text{ и т.д. и}$$

$$P_{1234}, P_{2345}, P_{3456}, \text{ и т.д.}$$

должны быть рассчитаны в соответствии с формулами, приведенными в пунктах 1 и 2, для единичного помещения, безразмерная длина J которого соответствует длине группы, состоящей из помещений, обозначенных индексами, назначенными для p .

3.2 Фактор p_i для группы из трех смежных помещений или более равняется нулю, если безразмерная длина такой группы, за вычетом безразмерной длины самых крайних помещений в группе будет более J_{\max} .

Правило 25-6 *Расчет фактора "si"*

1 Фактор s_i должен быть определен для каждого помещения или группы помещений в соответствии с нижеследующим:

1.1 В основном для любого затопления при любой исходной загрузке s должен быть

$$s = C (0,5(GZ_{\max})(\text{протяженность}))^{1/2}$$

где

$$C = 1, \text{ если } \Theta_e \leq 25^\circ,$$

$$C = 0, \text{ если } \Theta_e > 30^\circ,$$

$$C = (30 - \Theta_e / 5)^{1/2} \text{ в остальных случаях};$$

GZ_{\max} — максимальное положительное плечо остойчивости (в метрах) в пределах протяженности, как указано ниже, но не более 0,1 м;

протяженность — протяженность диаграммы статической остойчивости с положительными плечами за пределами угла равновесия (в градусах), но не более 20° ; однако эта протяженность должна ограничиваться при угле, когда отверстия, которые не могут быть закрыты непроницаемых при воздействии моря, погружаются в воду;

Θ_e — конечный угол крена в положении равновесия (в градусах);

1.2 $s = 0$, когда в конечной стадии затопления с учетом увеличения осадки, крена и дифферента нижняя кромка отверстий, через которые может происходить прогрессирующее затопление, погружается в воду. Такие отверстия включают воздушные трубы, вентиляторы и отверстия, закрываемые посредством проницаемых при воздействии моря дверей или люковых крышек и могут исключать отверстия, закрываемые посредством водонепроницаемых крышек горловин и палубных иллюминаторов, а также посредством небольших водонепроницаемых люковых крышек трюмов, которые обеспечивают высокую степень непроницаемости палубы, дистанционно управляемых водонепроницаемых дверей скользящего для доступа и люков для доступа водонепроницаемого типа, обычно закрытых в море, и глухих иллюминаторов. Однако, если затопление помещений принимается в расчет, должны применяться требования данного правила.

1.3 Для каждого помещения или группы помещений составляющие s_i распределяются по отношению к

рассматриваемым осадкам следующим образом:

$$s_i = 0,5s_1 + 0,5s_p,$$

где

s_1 — фактор s для самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки;

s_p — фактор s для частичной грузовой ватерлинии.

2 Для всех помещений, расположенных в нос от таранной переборки, величина s , рассчитанная в предположении, что судно имеет неограниченный размер повреждения по вертикали при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, должна равняться 1.

3 Там, где имеется горизонтальное деление на отсеки выше рассматриваемой ватерлинии, применяется следующее.

74

3.1 Величина s для нижнего помещения или группы помещений должна быть получена путем умножения величины, определенной согласно подпункту 1.1, на редуциционный фактор v , рассчитанный согласно подпункту 3.3, который представляет собой вероятность того, что пространства выше горизонтального деления на отсеки не будут затоплены.

3.2 В случаях положительного вклада в индекс "А" из-за одновременного затопления пространств выше горизонтального деления на отсеки результирующая величина s для такого помещения или группы помещений должна быть получена путем увеличения значения величины, определенной для одновременного затопления согласно подпункту 1.1, и умноженной на величину $(1-v)$.

3.3 Вероятностный фактор v_j должен быть рассчитан следующим образом:

$v = (H-d)/(H_{max} - d)$ — для предполагаемого затопления до горизонтального деления, которое находится выше грузовой ватерлинии деления на отсеки, при этом H должна быть ограничена высотой H_{max} , $v_i =$ — если самая высокая палуба горизонтального деления на отсеки в районе предполагаемого повреждения находится ниже H_{max} ,

где

H — высота до горизонтального деления, измеренная от основной плоскости (в метрах), которая рассматривается как граница протяженности повреждения по высоте.

H_{max} — Максимально возможная протяженность повреждения по высоте от основной плоскости (в метрах), или

$$H_{max} = d + 0,056L_s(1 - L_s/500), \text{ если } L_e \leq 250 \text{ (м)},$$

$$H_{max} = d + 7, \text{ если } L_s > 250 \text{ (м)}$$

смотря по тому, что меньше.

Правило 25-7 *Проницаемость*

Для целей, содержащихся в правилах деления на отсеки и расчетов остойчивости в поврежденном состоянии должны приниматься следующие величины проницаемости каждого пространства или части пространства:

Пространства	Проницаемость
Предназначенные для запасов	0,60
Жилые	0,95
Занятые механизмами	0,85
Пустые пространства	0,95
Предназначенные для сухих грузов	0,70
Предназначенные для жидкости	0 или 0,95 *

Правило 25-8 *Информация об остойчивости*

1 Капитан судна должен быть обеспечен такой информацией, которая необходима для того, чтобы он мог быстрыми и простыми способами получить точные данные об остойчивости судна в различных условиях его эксплуатации. Информация должна включать:

- 1 кривую минимальной эксплуатационной метацентрической высоты GM в функции от осадки, которая отвечает соответствующим требованиям к остойчивости судна в неповрежденном состоянии и требованиям правил 25-1 -25-7, либо, по выбору, соответствующую кривую максимально допустимого положения центра тяжести по высоте KG в функции от осадки, или равноценную замену каждой из этих кривых;
- 2 инструкции, касающиеся работы перетоков; и
- 3 все другое данные и средства, которые могут быть необходимы для поддержания остойчивости после повреждения.

2 Для руководства вахтенного помощника капитана должны быть постоянно вывешены или находиться под рукой на ходовом мостике схемы, четко показывающие для каждой палубы и трюма границы водонепроницаемых помещений, отверстия в них со средствами закрытия и расположение любых средств управления ими и устройства для выравнивания любого крена вследствие затопления. Дополнительно в распоряжении лиц командного состава судна должны быть буклеты, содержащие упомянутую выше информацию.

3 Для обеспечения информацией, упомянутой в пункте 1.1, должны быть использованы предельные величины GM (или KG), если они были определены из соображений, относящихся к индексу деления на отсеки; предельное значение GM должно изменяться как линейная функция между самой высокой грузовой ватерлинией деления на отсеки и частичной грузовой ватерлинией. В таких случаях для осадок менее осадки, соответствующей частичной грузовой ватерлинии, если требования к минимальному GM при такой осадке вытекают из расчета индекса деления на отсеки, тогда эта величина GM должна быть принята и для меньших осадок, если не применяются требования к остойчивости в неповрежденном состоянии.

Правило 25-9

Отверстия в водонепроницаемых переборках и внутренних палубах на грузовых судах

1 Количество отверстий в водонепроницаемых переборках и палубах деления на отсеки должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна. Там, где необходимы проходы в водонепроницаемых переборках и внутренних палубах для доступа, трубопроводов, вентиляции, электрических кабелей и т.д., должны быть приняты меры для обеспечения водонепроницаемости. Администрация может допустить послабление в отношении водонепроницаемости отверстий выше палубы надводного борта при условии доказательства того, что любое прогрессирующее затопление может легко контролироваться и что безопасность судна

** В зависимости от того, что дает более неблагоприятный результат.*
рейса, должно предусматриваться устройство, предотвращающее их открытие без разрешения не будет снижена.

2 Двери, предусмотренные для обеспечения водонепроницаемости внутренних отверстий, которые используются в море, должны быть скользящими водонепроницаемыми, способными дистанционно закрываться с мостика, а также приводиться в действие с места с каждой стороны переборки. Должны быть предусмотрены индикаторы на посту управления, показывающие открыты или закрыты двери, и звуковая аварийно-предупредительная сигнализация, показывающая закрытие двери. Источник энергии, пост управления и индикаторы должны быть в рабочем состоянии в случае повреждения главного источника энергии. Особое внимание должно уделяться сокращению до минимума влияния повреждения 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 люковые закрытия для прохода, предусмотренные для обеспечения водонепроницаемости внутренних отверстий, которые обычно закрыты, когда судно находится в море, должны быть снабжены средствами индикации, расположенными в непосредственной близости от них и на мостике и показывающими, открыты или закрыты двери или люковые закрытия. На каждой такой двери или люковом закрытии должна иметься надпись, указывающая на то, что она не должна оставаться открытой. Использование таких дверей и люковых закрытий производится только с разрешения вахтенного помощника капитана.

4 Водонепроницаемые двери или рампы надлежащей конструкции могут быть установлены для деления больших грузовых помещений при условии, что Администрация убеждена, что такие двери или рампы необходимы. Эти двери или рампы могут быть навесными, на катках или скользящими, но они не должны иметь дистанционного управления. Такие двери или рампы должны закрываться перед выходом в рейс и оставаться закрытыми во время плавания; время открытия таких дверей или рамп в порту и их закрытия перед выходом из порта должно заноситься

в судовой журнал. Если к каким-либо из этих дверей или рамп имеется доступ во время

5 Другие средства закрытия, которые постоянно должны пребывать в закрытом состоянии при нахождении судна в море для обеспечения водонепроницаемости внутренних отверстий, должны иметь надпись на каждом средстве закрытия, указывающую на то, что оно должно быть закрытым. Нет необходимости маркировать таким образом горловины, закрывающиеся крышками с близко расположенными болтами.

Правило 25-10

Наружные отверстия на грузовых судах

1 Все наружные отверстия, ведущие в помещения, которые в расчетах принимаются неповрежденными и которые расположены ниже ватерлинии, соответствующей конечной стадии затопления, должны быть водонепроницаемыми.

2 Наружные отверстия, которые, согласно пункту 1, должны быть водонепроницаемыми, должны быть в достаточной степени прочными и, за исключением люковых закрытий грузовых трюмов, должны быть оборудованы индикаторами на мостике.

77

3 Отверстия в наружной обшивке корпуса судна, расположенные ниже палубы, ограничивающей размер повреждения по вертикали, должны быть постоянно закрыты при нахождении судна в море. Если к каким-либо из этих отверстий имеется доступ во время рейса, они должны быть оборудованы устройством, предотвращающим их открытие без разрешения.

4 Несмотря на требования пункта 3, Администрация может разрешить открытие конкретных дверей по усмотрению капитана, если это необходимо для эксплуатации судна и при условии, что безопасность судна не ухудшится.

5 Другие средства закрытия, которые постоянно должны пребывать в закрытом состоянии при нахождении судна в море для обеспечения водонепроницаемости наружных отверстий, должны иметь надпись на каждом средстве закрытия, указывающую на то, что оно должно быть закрыто. Нет необходимости маркировать таким образом горловины, закрывающиеся крышками с близко расположенными болтами.

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, а также связанные с ними системы трубопроводов и арматура должны по своей конструкции и изготовлению соответствовать тем эксплуатационным функциям, для которых они предназначены, а их размещение и защита должны сводить к минимуму любую опасность для людей, находящихся на 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 не дублированных компонентов, необходимых для обеспечения движения судна. Администрация может потребовать отдельный источник энергии для привода движителей, способный сообщать судну скорость хода, обеспечивающую его управляемость, особенно при наличии нетрадиционных схем оборудования.

3 Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие поддержание или возобновление нормальной работы главных механизмов даже в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения. Особое внимание должно уделяться неполадкам в работе:

- .1 генераторного агрегата, служащего основным источником электроэнергии;
- .2 источников снабжения паром;
- .3 систем питательной воды котлов;

- .4 топливных систем котлов или двигателей;
- .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 крене до 22,5° включительно на тот или иной борт при динамических условиях (бортовая качка) при одновременном динамическом дифференте (килевая качка) 7,5° на нос или на корму. Администрация может допускать отклонения от этих значений, принимая во внимание тип, размеры и условия эксплуатации судна.

7 Должны быть приняты меры для облегчения чистки, осмотра и технического обслуживания главных и вспомогательных механизмов, включая котлы и сосуды под давлением.

8 Особое внимание должно уделяться конструкции, изготовлению и монтажу систем главных механизмов с тем, чтобы любой вид их вибрации не вызывал чрезмерных напряжений в этих механизмах при нормальных условиях эксплуатации.

9 Неметаллические компенсационные соединения в системных трубопроводах, которые прорезают борт судна и, как место прохода, так и неметаллическое компенсационное соединение, расположены ниже самой высокой грузовой ватерлинии, подлежат проверке в ходе освидетельствования, предписанных в правиле I/10(a), и, при необходимости, замене, или заменяются через промежутки времени, рекомендованные заводом-изготовителем.

10 Инструкции по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту и чертежи судовых механизмов и оборудования, необходимые для безопасной эксплуатации судна, должны быть выполнены на языке, понимаемом теми лицами командного и рядового состава, от которых, согласно их обязанностям, требуется понимание такой информации.

11 Расположение и устройство вентиляционных трубок расходных и отстойных топливных танков и танков смазочных масел должно быть таким, чтобы в случае их поломки, это не приводило к затоплению танков дождевой или морской водой на палубе. На каждом новом судне должны иметься два расходных топливных танка для каждого вида топлива, используемого для главного двигателя и важнейших систем, или эквивалентные меры и устройства, обеспечивающие, по крайней мере, 8 часов работы главного двигателя при максимальной эксплуатационной нагрузке и обычной нагрузке электрогенератора в море *. Данный пункт применяется только к судам, построенным 1 июля 1998 года и после этой даты.

* См. правило II-2/15 - Меры, связанные с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися веществами."

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, должны быть, где это практически возможно, предусмотрены средства, предохраняющие их от избыточного давления.

3 Все зубчатые передачи, а также каждый вал и муфта, применяемые для передачи энергии механизмам, необходимым для обеспечения движения и безопасности судна, а также безопасности людей, находящихся на борту, должны быть спроектированы и изготовлены так, чтобы они могли выдерживать максимальные рабочие напряжения, которым они могут подвергаться при всех условиях эксплуатации; при этом надлежащее внимание должно уделяться типу двигателей, служащих для их привода или частью которых они являются.

4 Двигатели внутреннего сгорания с диаметром цилиндра 200 мм и более либо с объемом картера 0,6м 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 гребного винта и таким образом останавливать судно, идущее передним ходом с максимальной эксплуатационной скоростью, в пределах приемлемого расстояния*.

3 На судне должны иметься сведения о времени и расстоянии торможения и об изменении направления движения судна, зарегистрированные во время испытаний, вместе с результатами испытаний по определению способности судна, имеющего несколько гребных винтов, идти и маневрировать при неработающих одним или нескольких гребных винтах для использования капитаном или назначенным персоналом*.

4 Если судно имеет дополнительные средства для маневрирования или торможения, их эффективность должна быть доказана и зарегистрирована в соответствии с пунктами 2 и 3.

Правило 29

Рулевой привод

1 Если специально не указано иное, на каждом судне должны быть предусмотрены главный и вспомогательный рулевые приводы, отвечающие требованиям Администрации. Главный и вспомогательный рулевые приводы должны быть устроены таким образом, чтобы неисправность одного из них не приводила к выходу из строя другого.

2.1 Все элементы рулевого привода и баллер руля должны иметь прочную и надежную конструкцию, отвечающую требованиям Администрации. Особое внимание должно уделяться пригодности каждого ответственного не дублированного элемента. В таких ответственных элементах в надлежащих местах должны применяться антифрикционные подшипники, например, шариковые, роликовые или подшипники скольжения, которые должны иметь либо постоянно смазываться, либо иметь устройства для смазки.

* См. Рекомендацию по представлению информации по маневренности на судах, принятую резолюцией А.601 (15) Организации.

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 суд- на и при тех же самых условиях с 35° одного борта на 30° другого борта не более чем за 28 с;
- .3 работать от источника энергии, если это необходимо для выполнения требований пункта 3.2, а также в любом случае, когда по требованию Администрации баллер руля в районе румпеля имеет диаметр более 120 мм без учета усиления для плавания во льдах; и
- .4 быть сконструированы так, чтобы они не были повреждены при максимальной скорости заднего хода; однако нет необходимости проверять это конструктивное требование посредством испытаний при максимальной скорости заднего хода и максимальном угле перекладки руля.

4 Вспомогательный рулевой привод должен:

- .1 иметь надлежащую прочность, быть в состоянии управлять судном при скорости, обеспечивающей его управляемость, и быстро приводиться в действие в экстренных случаях;
- .2 обеспечивать перекладку руля с 15° одного борта на 15° другого борта не более чем за 60 с при максимальной эксплуатационной осадке судна и скорости, равной половине максимальной эксплуатационной скорости переднего хода судна, или 7 уз, смотря по тому, что больше; и
- .3 работать от источника энергии, если это необходимо для выполнения требований пункта 4.2, а также в любом случае, когда по требованию Администрации баллер руля в районе румпеля имеет диаметр более 230 мм без учета усиления для плавания во льдах.

5 Силовые агрегаты главного и вспомогательного рулевых приводов должны:

- .1 запускаться автоматически при восстановлении питания энергией после его потери; и
- .2 приводиться в действие с поста на ходовом мостике. В случае потери питания энергией любым из силовых агрегатов рулевого привода на ходовом мостике должны подаваться звуковой и световой 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 перекладку руля в соответствии с требованиями пункта 3.2, когда любой один из силовых агрегатов не работает;
- .2 на грузовом судне главный рулевой привод обеспечивает перекладку руля в соответствии с требованиями пункта 3.2 при работе всех силовых агрегатов;
- .3 главный рулевой привод устроен так, что при единичном повреждении в системе его трубопровода или в одном из силовых агрегатов это повреждение может быть изолировано с целью поддержания или быстрого восстановления управляемости судна.

6.2 До 1 сентября 1986 г. 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:

- .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 не. 1 висимыми системами управления, каждая из которых приводится в действие с ходового мостика. Это не требует дублирования штурвала или рукоятки управления. В случае, если в систему управления входит гидравлический телемотор, установка второй независимой системы не требуется, за исключением танкеров, танкеров-химовозов или газовозов валовой вместимостью 10 000 рег.т и более;
- .3 вспомогательным рулевым приводом - из румпельного отделения и, если он работает от источника энергии, а также с ходового мостика, причем это управление не должно зависеть 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, 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 системой 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 II-1 /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 их можно было легко перезарядить с места, расположенного в румпельном отделении. Цистерна должна быть оборудована указателем уровня рабочей жидкости.

13 Румпельное отделение должно быть:

- .1 легко доступно и, насколько это практически возможно, отделено от машинных помещений; и
- .2 снабжено соответствующими средствами, обеспечивающими рабочий доступ к механизмам рулевого привода и органам его управления. В эти средства должны входить поручни и решетчатые или другие нескользящие настилы для обеспечения надлежащих условий работы в случае утечки рабочей жидкости.

14 Если требуется, чтобы баллер руля в районе румпеля имел диаметр более 230 мм без учета усиления для плавания во льдах, то должно быть предусмотрено автоматическое включение в течение 45 с другого источника питания, в качестве которого может использоваться либо аварийный источник электроэнергии, либо независимый источник энергии, расположенный в румпельном отделении, мощностью, достаточной по меньшей мере для обеспечения работы силового агрегата рулевого привода, отвечающего требованиям пункта 4.2, а также связанных с ним системы управления и указателя положения руля. Этот независимый источник энергии должен использоваться лишь для этой цели. На каждом судне валовой вместимостью 10 000 рег.т и более этот другой источник питания должен обеспечивать непрерывную работу в течение по меньшей мере 30 мин, а на любом другом судне - в течение по меньшей мере 10 мин.

15 На каждом танкере, танкере-химовозе или газовозе валовой вместимостью 10 000 рег.т и более и на каждом другом судне валовой вместимостью 70 000 рег.т и более главный рулевой привод должен включать два или более

одинаковых силовых агрегата, отвечающих положениям пункта 6.

16 Каждый танкер, танкер-химовоз или газовоз валовой вместимостью 10000 рег.т и более должен с учетом пункта 17 отвечать следующим положениям:

- .1 главный рулевой привод должен быть устроен таким образом, чтобы в случае потери управляемости из-за единичного повреждения в любой части одной из силовых систем главного рулевого привода, исключая румпель, сектор или другие элементы, служащие для той же цели, а также исключая случаи заклинивания исполнительного привода перекладки руля, управляемость восстанавливалась в течение не более 45 с после выхода из строя одной из силовых систем;
- .2 главный рулевой привод должен включать:
 - .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 в рабочем состоянии другую силовую систему или системы;
- .3 рулевые приводы негидравлического типа должны отвечать равноценным требованиям.

17 Для танкеров, танкеров-химовозов или газовозов валовой вместимостью 10000 рег.т и более, но девдвойтом менее 100000 т, могут допускаться решения, отличные от изложенных в пункте 16, которые не требуют применения критерия единичного отказа к исполнительному приводу или приводам перекладки руля, при условии достижения равноценного уровня безопасности и при условии, что:

- .1 после потери управляемости в результате единичного повреждения в любой части системы трубопровода или в одном из силовых агрегатов управляемость восстанавливается в течение 45 с; и
- .2 если рулевой привод включает лишь один исполнительный привод перекладки руля, особое внимание уделяется анализу напряжений в конструкции, включая, где применимо, анализ усталостных напряжений и анализ механики разрушений. Особое внимание должно уделяться также применяемым материалам, установке уплотнений, проведению испытаний и проверок, а также обеспечению надежного технического обслуживания. Учитывая изложенное выше, Администрация должна принять правила, включающие положения принятого Организацией Руководства по допуску не дублированных исполнительных приводов перекладки руля для танкеров валовой вместимостью 10 000 рег.т и более, но девдвойтом менее 100 000 т *.

18 Для танкера, танкера-химовоза или газовоза валовой вместимостью 10000 рег.т и более, но девдвойтом менее 70000 т, Администрация может до 1 сентября 1986 г. допускать рулевые приводы, не отвечающие критерию единичного отказа, требуемому в

* См. Руководство по допуску не дублированных исполнительных приводов перекладки руля для танкеров, танкеров-химовозов и газовозов валовой вместимостью 10000 рег.т и более, но девдвойтом менее 100 000 т, принятое резолюцией А.467(XII) Организации.
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, должен не позднее 1 сентября 1986 г. отвечать следующим требованиям:

- .1 требованиям пунктов 7.1, 8.2, 8.4, 10, II, 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 40 000 рег.т и более, построенном до 1 сентября 1984 г., рулевой привод не позднее 1 сентября 1988 г. должен быть

устроен таким образом, чтобы в случае единичного повреждения его трубопроводов или одного из силовых агрегатов сохранялась управляемость или обеспечивалась фиксация положения руля с целью быстрого восстановления управляемости. Это должно достигаться с помощью:

- 1 независимых стопоров руля; или
- 2 быстродействующих клапанов, которые могут приводиться в действие вручную с целью изолирования исполнительного привода или приводов перекачки руля от внешних гидравлических трубопроводов, а также средств непосредственного пополнения исполнительного привода перекачки руля с помощью стационарного независимого насоса, работающего от источника энергии, и системы трубопроводов; или
- 3 таких мер, которые в случае взаимосвязанных гидравлических силовых систем должны обеспечить обнаружение потери рабочей жидкости из поврежденной силовой системы и ее изолирование автоматически или с ходового мостика с тем, чтобы полностью сохранить другую систему в рабочем состоянии.

Правило 30

Дополнительные требования к электрическим и электрогидравлическим рулевым приводам

1 На ходовом мостике и в надлежащих местах управления главными механизмами должны устанавливаться средства индикации работы двигателей электрических и электрогидравлических рулевых приводов.

2 Каждый электрический или электрогидравлический рулевой привод, состоящий из одного или более силовых агрегатов, должен обслуживаться по меньшей мере двумя отдельными цепями, получающими питание непосредственно от главного распределительного щита; однако одна из этих цепей может получать питание через аварийный распределительный щит. Вспомогательный электрический или электрогидравлический рулевой привод, связанный с главным электрическим или электрогидравлическим рулевым приводом, может быть подключен к одной из цепей, питающих этот главный рулевой привод. Цепи, питающие электрический или электрогидравлический рулевой привод, должны быть рассчитаны на нагрузку, достаточную для питания всех двигателей, которые могут быть одновременно подключены к ним и одновременная работа которых может потребоваться.

3 Для таких цепей и двигателей должна предусматриваться защита от короткого замыкания и аварийно-предупредительная сигнализация о перегрузке. Защита от сверхтока, включая пусковой ток, если она предусмотрена, должна быть рассчитана не менее чем на двукратный ток полной нагрузки двигателя или цепи, защищаемых таким образом, и должна быть устроена так, чтобы обеспечивать прохождение соответствующих пусковых токов. Если используется трехфазное питание, должна быть предусмотрена сигнализация, указывающая на выход из строя любой из фаз питания. Сигнализация, требуемая настоящим пунктом, должна быть как звуковой, так и световой и находиться на видном месте в помещении главных механизмов или на центральном посту управления, с которого обычно осуществляется управление главными механизмами, а также должна отвечать применимым требованиям правила II-1/51.

4 На судах валовой вместимостью менее 1600 рег.т питание от главного распределительного щита может осуществляться по одной цепи, если вспомогательный рулевой привод, требуемый правилом II-1/29.4.3, должен работать от источника энергии, работает не от электрического источника энергии либо работает от электродвигателя, предназначенного в основном для других нужд. Если последний используется в качестве источника энергии для работы такого вспомогательного рулевого привода, Администрация может не требовать выполнения положений пункта 3 при условии, что защитное устройство отвечает требованиям Администрации и она убеждена в достаточности выполнения требований правил II-1/29.5.1 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, должны применяться следующие положения:

- 1 при всех условиях плавания, включая маневрирование, с ходового мостика должны полностью регулироваться частота вращения, направление упора и в соответствующих случаях, шаг гребного винта;
- 2 дистанционное управление каждым независимым гребным винтом должно осуществляться с помощью органа управления, спроектированного и изготовленного таким образом, что его работа не требует особого внимания к данным, касающимся функционирования механизма. Если предусматривается одновременная

- работа нескольких гребных винтов, они могут управляться одним органом управления;
- 3 главные механизмы должны быть снабжены размещенным на ходовом мостике устройством для их экстренной остановки, независимым от системы управления с ходового мостика;
 - 4 передаваемые с ходового мостика команды по управлению главными механизмами должны указываться, в зависимости от случая, в центральном посту управления главными механизмами либо в местном посту управления;
 - 5 одновременное дистанционное управление главными механизмами должно быть возможно только с одного поста; на таких постах допускается применение взаимосвязанных устройств управления. На каждом посту должна быть предусмотрена индикация, показывающая, с какого поста ведется управление главными механизмами. Переключение управления между ходовым мостиком и машинными помещениями должно быть возможно только в помещении главных механизмов или с центрального поста управления главными механизмами. Эта система должна включать средства, предотвращающие значительное изменение упора гребных винтов при переключении управления с одного поста на другой;
 - 6 должна быть предусмотрена возможность местного управления главными механизмами даже в случае выхода из строя любой части системы дистанционного управления;
 - 7 конструкция системы дистанционного управления должна предусматривать подачу 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.

3 Если главные и другие связанные с ними механизмы, включая основные источники электроэнергии, имеют различный уровень автоматического или дистанционного управления и находятся под постоянным наблюдением вахты, осуществляемым с центрального поста управления, то устройства и органы управления должны быть спроектированы, оборудованы и установлены таким образом, чтобы работа механизмов была такой же безопасной и надежной, как если бы они находились под непосредственным наблюдением; для этой цели должны применяться соответственно правила II-1 /46-50. Особое внимание должно уделяться защите таких помещений от пожара и затопления.

4 Системы автоматического пуска, работы и управления должны, как правило, включать средства для ручного отключения органов автоматического управления. Выход из строя любой части таких систем не должен препятствовать использованию ручного отключения.

5 Суда, построенные 1 июля 1998 года и после этой даты должны отвечать требованиям пунктов 1 - 4 со следующими поправками:

- 1 Главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть оборудованы эффективными средствами, обеспечивающими их работу и управление. Все системы управления, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть независимыми или устроены так, чтобы отказ одной не ухудшал работу другой системы.;
- 2 Если предусматривается дистанционное управление главными механизмами с ходового мостика, должны применяться следующие положения;
- 3 управление должно осуществляться с помощью единственного органа управления для каждого независимого гребного винта, с автоматическим выполнением всех связанных с этим управлением функций, включая, при необходимости, средства предотвращения перегрузки двигательной установки. Если предусматривается одновременная работа нескольких гребных винтов, они могут управляться одним органом управления;
- 4 передаваемые с ходового мостика команды по управлению двигательной установкой должны указываться в центральном посту и на местном посту управления главными механизмами;
- 5 должна быть предусмотрена возможность местного управления главными механизмами даже в случае выхода из строя любой части системы дистанционного управления. Также должна быть предусмотрена возможность управления вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна, на или вблизи соответствующих механизмов; и
- 6 индикаторы должны быть установлены на ходовом мостике, в центральном посту и посту управления главными механизмами для:
 - 1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага; и

.2 частоты и положение лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага.

Правило 32

Паровые котлы и системы питания котлов

1 На каждом паровом котле и в каждом утилизационном парогенераторе должно быть установлено не менее двух предохранительных клапанов достаточной пропускной способности. Учитывая, однако, производительность или любые другие характеристики любого парового котла или утилизационного парогенератора, Администрация может разрешить установку только одного предохранительного клапана, если она убеждена, что при этом обеспечивается надлежащая защита от избыточного давления.

2 Каждый котел, работающий на жидком топливе и предназначенный для безвахтенной эксплуатации, должен быть оборудован предохранительными устройствами, отключающими подачу топлива и подающими аварийно-предупредительные сигналы 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, 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 расчетное, должны быть установлены соответствующий редуцирующий клапан, предохранительный клапан и манометр.

Правило 34

Системы сжатого воздуха

1 На каждом судне должны быть предусмотрены средства, предотвращающие избыточное давление в любой части системы сжатого воздуха и там, где водяные рубашки или кожухи воздушных компрессоров и охладителей могут подвергаться опасному избыточному давлению вследствие просачивания в них сжатого воздуха из находящихся под давлением частей. Все системы должны быть оборудованы надлежащими устройствами для сброса давления.

2 Главные воздушные пусковые устройства для главных двигателей внутреннего сгорания должны быть надлежащим образом защищены на случай обратного выброса пламени и взрыва в трубопроводах пускового воздуха.

3 Все нагнетательные трубопроводы от компрессоров пускового воздуха должны идти непосредственно к воздушным баллонам, а все трубопроводы пускового воздуха от воздушных баллонов к главным или вспомогательным двигателям должны быть проложены совершенно независимо от нагнетательных трубопроводов компрессора.

4 Должны быть приняты меры для сведения к минимуму попадания масла из 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 в них 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 36

*Защита от шума**

Должны быть приняты меры к снижению шума механизмов в машинных помещениях до приемлемого уровня, определяемого 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 персонал, которому требуется входить в такие помещения, должен использовать шумозащитные вкладыши или наушники.

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 таких средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинном помещении, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с любыми другими постами, с которых может осуществляться управление двигателями.

2 Для судов, построенных 1 октября 1994 года или после этой даты, вместо положений пункта 1 применяются следующие требования:

должно быть предусмотрено по меньшей мере два независимых средства связи для передачи команд с ходового мостика в машинное помещение или пост управления, откуда обычно осуществляется управление скоростью и направлением упора гребных винтов. Одним из этих средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинных помещениях, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с ходового мостика и из машинного помещения с любым другим местом, из которого может осуществляться управление скоростью или направлением упора гребных винтов.

Правило 38

Сигнализация вызова механиков

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 слышима 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.

* См. Кодекс по уровню шума на судах, принятый резолюцией А.468 (XII) Организации.

(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 *.

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 II-1/40.1.1. 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 было обеспечено питание устройств и систем, необходимых для обеспечения нормальных эксплуатационных условий движения и безопасности судна. Должен быть обеспечен также минимум комфортабельных условий обитаемости, включающий по меньшей мере соответствующие устройства и системы для приготовления пищи и отопления, обеспечения работы бытовых холодильников и искусственной вентиляции, а также снабжения водой для санитарных нужд и пресной водой.

1.3 Устройство основного судового источника электроэнергии должно быть таким, чтобы работа устройств и систем, упомянутых в правиле II-1/40.1.1, могла поддерживаться не зависимо от частоты и направления вращения главных механизмов 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 нахождении судна в нерабочем состоянии. В целях пуска при нерабочем состоянии судна может применяться аварийный источник электроэнергии, если его мощность в отдельности или совместно с мощностью любого другого источника электроэнергии является достаточной для обеспечения одновременной работы устройств и систем, питание которых требуется правилами II-1/42.2.1 - 42.2.3 или 43.2.1 - 43.2.4.

* Ст. Рекомендации, опубликованные Международной электротехнической комиссией, и, в частности. Публикацию 92 - Электрические установки на судах.

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 II-1 /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 быть расположен относительно одной главной электрической станции таким образом, чтобы, насколько это практически возможно, непрерывность нормального электроснабжения могла быть нарушена только в случае пожара или иной аварии в одном помещении. Выгородка, отделяющая главный распределительный щит внутри помещения, 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; подключение генераторных агрегатов и любого другого дублированного оборудования должно быть, насколько это практически возможно, поровну разделено между этими секциями. Могут допускаться другие равноценные решения, отвечающие требованиям Администрации.

5 Суда, построенные 1 июля 1998 г. и после этой даты:

.1 дополнительно к пунктам 1-3, должны отвечать следующему:

- .1 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения и управления судна, система должна быть устроена так, чтобы питание оборудования, необходимого для обеспечения движения и управления судна и его безопасности, поддерживалось постоянно, или немедленно восстанавливалось в случае отказа любого из работающих генераторов;
- .2 сброс нагрузки или другие эквивалентные меры и устройства должны обеспечиваться для защиты от продолжительной перегрузки генераторов, требуемых данным правилом;
- .3 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения судна, главная шина должна подразделяться, по меньшей мере, на две секции, которые, обычно, должны соединяться предохранителями или иными одобренными средствами; насколько это практически возможно, подключение генераторных агрегатов и другого дублированного оборудования должно быть разделено поровну между этими секциями; и

.2 могут не отвечать пункту 4.

Правило 42

Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

(Пункты 2.6.1 и 4.2 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1.1 Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии.

1.2 Аварийный источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник энергии, аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения должны расположены 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 и связанному с ним трансформаторному оборудованию, если оно имеется, а также главному распределительному щиту должно быть таким, чтобы Администрация была убеждена, что пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, и главный распределительный щит, или в любом машинном помещении категории А не помешают подаче, регулированию и распределению аварийной электроэнергии. Помещение, в котором находятся аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник электроэнергии и аварийный распределительный щит, не должно насколько это практически возможно граничить с машинными помещениями категории А или помещениями, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, или главный распределительный щит.

1.4 В исключительных случаях аварийный генератор может быть использован на короткие промежутки времени для

питания неаварийных цепей при условии принятия соответствующих мер, гарантирующих при всех обстоятельствах независимую работу в аварийном режиме.

2 Мощность аварийного источника электроэнергии должна быть достаточной для питания всех устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в аварийных условиях, с учетом возможности одновременной работы некоторых из этих устройств и систем. Учитывая силу пускового тока и переходный характер некоторых видов нагрузки, аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное питание в течение периодов времени, указанных ниже, по меньшей мере следующих устройств и систем, если их работа зависит от источника электроэнергии:

2.1 в течение 36 ч - аварийное освещение:

- .1 каждого места сбора и посадки и за бортом согласно требованиям правил III/11.4 и 15.8;
- .2 коридоров, трапов и выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, согласно требованиям правила III/11.5;1
- .3 всех коридоров, трапов и выходов из служебных и жилых помещений, а также кабин пассажирских лифтов;
- .4 машинных помещений и главных электрических станций, включая их посты управления;
- .5 всех постов управления, центральных постов управления механизмами, а также каждого главного и аварийного распределительного щита;
- .6 мест хранения снаряжения пожарных;
- .7 рулевого привода; и
- .8 пожарного насоса, насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, упомянутых в пункте 2.4, а также мест, с которых осуществляется пуск их двигателей;

2.2 в течение 36 ч:

- .1 сигнально-отличительные и прочие огни, требуемые действующими Международными правилами предупреждения столкновений судов в море; и
- .2 на судах, построенных 1 февраля 1995 г. или после этой даты, УКВ радиостановка, требуемая правилом IV/7.1.1 и 7.1.2; и где это применимо:
 - .2.1 ПВ радиостановка, требуемая правилами IV/9.1.1, 9.1.2, 10.1.2 и 10.1.3;
 - .2.2 судовая земная станция, требуемая правилом IV/10.1.1; и
 - .2.3 ПВ/КВ радиостановка, требуемая правилами IV/10.2.1, 10.2.2 и 11.1;

2.3 в течение 36 ч:

- .1 все необходимое в аварийных условиях оборудование внутрисудовой связи;
- .2 судовое навигационное оборудование, требуемое правилом V/12; в случае, когда применение этого положения является нецелесообразно или практически невозможно, Администрация может освободить от выполнения этого требования суда валовой вместимостью менее 5000 рег.т;
- .3 система сигнализации обнаружения пожара, а также удерживающие устройства и механизмы освобождения противопожарных дверей; и
- .4 лампа дневной сигнализации, судовой свисток, ручные извещатели и все внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях, при их прерывистой работе;

если эти устройства и системы не обеспечены независимым питанием на 36 ч от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях;

2.4 в течение 36 ч:

- .1 один из пожарных насосов, требуемых правилом II-2/4.3.1 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, требуемых) правилом II-1/29.14, - рулевой привод, если этим правилом предусматривается его питание от аварийного источника электроэнергии;

2.6 в течение получаса:

- .1 любые водонепроницаемые двери, которые согласно правилу II-1/15 должны иметь привод от источника энергии, вместе с их указателями и предупредительной сигнализацией;

- .2 аварийные устройства, предназначенные для установки кабин лифтов в уровень с палубой с целью эвакуации людей. В аварийных условиях установка кабин пассажирских лифтов в уровень с палубой может производиться в последовательном порядке;

2.7 на судне, совершающем регулярные рейсы небольшой продолжительности, Администрация, если она убеждена в достижении достаточного уровня безопасности, может принять период времени менее 36 ч, как в пунктах 2.1 - 2.5, но не менее 12 ч.

3 Аварийным источником электроэнергии может быть генератор 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 аварийной генераторной агрегата. Система автоматического пуска и характеристики первичного двигателя должны быть такими, чтобы аварийный генератор мог принимать полную номинальную нагрузку настолько быстро, сколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 сек и, если не предусмотрено второе независимое средство; пуска аварийного генераторной 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 $\pm 12\%$ номинального значения;
- .2 автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту в случае выхода из строя основного источника электроэнергии; и
- .3 обеспечивать немедленное питание по меньшей мере тех устройств систем, которые указаны в пункте 4.

3.3 следующие положения пункта 3.1.2 не применяются к судам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты:

если не предусмотрено второе независимое средство для пуска генератора -аварийного источника электроэнергии, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска.

3.4 на судах, построенных 1 июля 1998 г. и после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления способности к движению, ее мощность должна быть достаточной для этого, в сочетании с другими соответствующими механизмами, в пределах 30 мин после полного обесточивания и нерабочего состояния судна.

4 Переходный аварийный источник электроэнергии, требуемый пункте 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 $\pm 12\%$ номинального значения, и иметь достаточную емкость; он должен быть устроен таким образом, чтобы в случае выхода из строя основного или аварийного источника электроэнергии мог автоматически питать по меньшей мере следующие устройства и системы, если их работа зависит от источника электроэнергии:

4.1 в течение получаса:

- .1 освещение, требуемое пунктами 2.1 и 2.2.1;
- .2 все устройства и системы, требуемые пунктами 2.3.1, 2.3.3 и 2.3.4, если они не обеспечены независимым питанием на указанный период от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях;

4.2 мощность, достаточная для работы водонепроницаемых дверей в соответствии с требованиями правила П-1/15.7.3.3; однако не требуется работа всех их одновременно, если не обеспечивается независимый временный источник запасенной энергии. Мощность, достаточная для работы в течение получаса цепи управления, индикации и

аварийно-предупредительной сигнализации в соответствии с требованиями правила II-1/15.7.2.

5.1 Аварийный распределительный щит должен быть установлен как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии.

94

5.2 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, аварийный распределительный щит должен размещаться в том же самом помещении, если только этим не будет затруднена работа аварийного распределительного щита.

5.3 Ни одна из аккумуляторных батарей, устанавливаемых в соответствии с настоящим правилом, не должна находиться в одном помещении с аварийным распределительным щитом. В соответствующем месте на главном распределительном щите или на центральном посту управления механизмами должен быть установлен индикатор, указывающий, что батареи, являющиеся аварийным источником электроэнергии или переходным аварийным источником электроэнергии, упомянутым в пункте 3.1.3 или 4, разряжаются.

5.4 При нормальной работе аварийный распределительный щит должен питаться от главного распределительного щита при помощи соединительного фидера, который должен быть надлежащим образом защищен на главном распределительном щите от перегрузок и короткого замыкания и который должен автоматически отключаться на аварийном распределительном щите в случае выхода из строя основного источника электроэнергии. Если система предусматривает обратное питание, соединительный фидер должен быть защищен также на аварийном распределительном щите, по крайней мере от короткого замыкания.

5.5 С целью обеспечения постоянной готовности аварийного источника электроэнергии должны приниматься, где это необходимо, меры для автоматического отключения от аварийного распределительного щита неаварийных цепей с тем, чтобы обеспечить электроэнергией аварийные цепи.

6 Конструкция и расположение аварийного генератора и его первичного двигателя, а также любой аварийной аккумуляторной батареи должны обеспечивать их работу на полную номинальную мощность как при прямом положении судна, так и при крене на любой борт до 22,5° или дифференте на нос или на корму до 10° либо при любом сочетании угловых пределов.

7 Должны быть предусмотрены периодические проверки всей аварийной системы, которые должны включать проверку автоматических пусковых устройств.

Правило 42-1

Дополнительное аварийное освещение на пассажирских судах с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

(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 г., к которым настоящее правило должно применяться не позднее чем 22 октября 1990 г.)

В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилом II-1/42.2, 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 электрической энергии повреждены, и при любом крене. Обеспечиваемое освещение должно быть таким, чтобы подход к путям эвакуации был хорошо видим. Источник электрической энергии для дополнительного освещения должен включать аккумуляторные батареи, совмещенные со светильником, которые постоянно заряжаются, насколько это практически возможно, от аварийного распределительного щита. Вместо этого Администрацией могут быть одобрены любые другие средства освещения, которые эффективны по меньшей мере в той же степени. Дополнительное освещение должно быть таким, чтобы любое повреждение фонаря было немедленно обнаружено. Любая такая аккумуляторная батарея должна заменяться через промежутки времени, соответствующие ее установленному сроку службы в обычных условиях эксплуатации; и
- .2 в каждом коридоре помещения для экипажа, помещения для отдыха и в каждом рабочем помещении, в которых обычно находятся люди, должен быть предусмотрен переносной фонарь, работающий от перезаряжаемой батареи, если не предусмотрено дополнительное аварийное освещение, требуемое подпунктом .1.

Правило 43

Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах

1.1 Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии.

1.2 Аварийный источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник энергии, аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения должны быть расположены выше самой верхней непрерывной палубы и быть легко доступны с открытой палубы. Они не должны размещаться в нос от таранной переборки, кроме случаев, когда Администрация разрешает это в исключительных обстоятельствах.

1.3 Расположение аварийного источника электроэнергии и связанного с ним трансформаторного оборудования, если оно имеется, а также переходного аварийного источника энергии, аварийного распределительного щита и щита аварийного электрического освещения по отношению к основному источнику электроэнергии и связанному с ним трансформаторному оборудованию, если оно имеется, и главному распределительному щиту должно быть таким, чтобы Администрация была убеждена, что пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также главный распределительный щит, или в любом машинном помещении категории А не помешают подаче, регулированию и распределению аварийной электроэнергии. Помещение, в котором находятся аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник электроэнергии и аварийный распределительный щит, не должно насколько это практически возможно граничить с машинными помещениями категории А или помещениями, в которых находятся основной источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также главный распределительный щит.

1.4 В исключительных случаях аварийный генератор может быть использован на короткие промежутки времени для питания неаварийных цепей при условии принятия соответствующих мер, гарантирующих при всех обстоятельствах независимую работу в аварийном режиме.

2 Мощность аварийного источника электроэнергии должна быть достаточной для питания всех устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в аварийных условиях, с учетом возможности одновременной работы некоторых из них. Учитывая силу пускового тока и переходный характер некоторых видов нагрузки, аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное питание в течение периодов времени, указанных ниже, по меньшей мере следующих устройств и систем, если их работа зависит от источника электроэнергии:

2.1 в течение 3 ч - аварийное освещение у каждого места сбора и посадки и за бортом согласно требованиям правил III/11.4 и 15.8;

2.2 в течение 18 ч- аварийное освещение:

- .1 всех коридоров, трапов и выходов служебных и жилых помещений, а также кабин лифтов для персонала и их шахтах;
- .2 машинных помещений и главных электрических станций, включая их посты управления;
- .3 всех постов управления, центральных постов управления механизмами, а также каждого главного и аварийного распределительного щита;
- .4 мест хранения снаряжения пожарных;
- .5 рулевого привода; и
- .6 пожарного насоса, упомянутого в пункте 2.5, а также у насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, если они имеются, а также в местах, с которых осуществляется пуск их двигателей;

2.3 в течение 18 часов:

- .1 сигнально-отличительные и прочие огни, требуемые действующими Международными правилами предупреждения столкновений судов в море;
- .2 на судах, построенных 1 февраля 1995 г. или после этой даты, УКВ радиоустановка, требуемая правилами IV/7.1.1 и 7.1.2; и, где это применимо,
 - .2.1 ПВ радиоустановка, требуемая правилами IV/9.1.1, 9.1.2, 10.1.2 и 10.1.3;
 - .2.2 судовая земная станция, требуемая правилом IV/10.1.1; и
 - .2.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая правилами IV/10.2.1, 10.2.2 и 11.1;

2.4 в течение 18 ч:

- .1 все необходимое в аварийных условиях оборудование внутрисудовой связи;

.2 судовое навигационное оборудование, требуемое правилом V/12; в случае, когда применение этого положения нецелесообразно или практически невозможно, Администрация может освободить от выполнения этого требования суда валовой вместимостью менее 5000 рег.т; .3 система сигнализации обнаружения пожара; и
.4 лампа дневной сигнализации, судовой свисток, ручные извещатели и все другие внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях, при их прерывистой работе;

если эти устройства и системы не обеспечены независимым питанием на 18 ч от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях;

2.5 в течение 18 ч- один из пожарных насосов, требуемых 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 II-1/29.14, - рулевой привод, если этим правилом предусмотрено его питание от аварийного источника электроэнергии;

2.6.2 на судне, совершающем регулярные рейсы небольшой продолжительности, Администрация, если она убеждена в достижении достаточного уровня безопасности, может принять период времени менее 18 ч, указанных в пунктах 2.2 - 2.5, но не менее 12 ч.

3 Аварийным источником электроэнергии может быть генератор 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, если не предусмотрен переходный аварийный источник электроэнергии в соответствии с пунктом 3.1.3; если аварийный генератор запускается автоматически, он должен автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту, при этом устройства и системы, упомянутые в пункте 4, должны автоматически подключаться к аварийному генератору, если не предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генератора, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен с тем, чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска; и
- .3 быть снабжен переходным аварийным источником электроэнергии, указанным в пункте 4, если не предусмотрен аварийный генератор, обеспечивающий питание устройств и систем, упомянутых в этом пункте, и способный автоматически запускаться и выходить на требуемую нагрузку настолько быстро, насколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 с;

3.2 если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, она должна:

- .1 нести аварийную нагрузку без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах $\pm 12\%$ номинального значения;
- .2 автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту в случае выхода из строя основного источника электроэнергии; и
- .3 обеспечивать немедленное питание по меньшей мере тех устройств и систем, которые указаны в пункте 4.

3.3 следующие положения пункта 3.1.2 не применяются к судам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты:

если не предусмотрено второе независимое средство для пуска генератора -аварийного источника электроэнергии, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска.

3.4 на судах, построенных 1 июля 1998 г. и после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления способности к движению, ее мощность должна быть достаточной для этого, в сочетании с другими соответствующими механизмами, в пределах 30 мин после полного обесточивания и нерабочего состояния судна.

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 $\pm 12\%$ номинального значения, и иметь достаточную емкость; он должен быть устроен таким образом, чтобы в случае выхода из строя основного или аварийного источника электроэнергии мог автоматически питать в течение получаса по меньшей мере следующие устройства и системы, если их работа зависит от источника электроэнергии:

- .1 освещение, требуемое пунктами 2.1, 2.2 и 2.3.1. В течение этого переходного периода требуемое аварийное электрическое освещение машинного помещения, жилых и служебных помещений может осуществляться с

- помощью отдельных стационарно установленных, снабженных средствами автоматической подзарядки аккумуляторных светильников с релейным переключением; и
- .2 все устройства и системы, требуемые пунктами 2.4.1, 2.4.3 и 2.4.4, если они не обеспечены независимым питанием на указанный период от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

5.1 Аварийный распределительный щит должен быть установлен как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии.

5.2 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, то аварийный распределительный щит должен размещаться в том же самом помещении, если только это не затруднит работу аварийного распределительного щита.

5.3 Ни одна из аккумуляторных батарей, устанавливаемых в соответствии с 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, соединительный фидер должен быть защищен также на аварийном распределительном щите по крайней мере от короткого замыкания.

5.5 С целью обеспечения постоянной готовности аварийного источника электроэнергии должны приниматься, где это необходимо, меры для автоматического отключения от аварийного распределительного щита неаварийных цепей с тем, чтобы автоматически обеспечить электроэнергией аварийные цепи.

6 Конструкция и расположение аварийного генератора и его первичного двигателя, а также любой аварийной аккумуляторной батареи должны обеспечивать их работу на полную номинальную мощность как при прямом положении судна, так и при крене на любой борт до $22,5^\circ$ 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 44

Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов

1 Аварийные генераторные агрегаты должны быть способны легко запускаться из холодного состояния температуре 0°C . Если это практически невозможно или предполагается возможность более низких температур, то в целях обеспечения быстрого пуска генераторных агрегатов должны быть приняты отвечающие требованиям Администрации меры по обеспечению средствами обогрева.

2 Каждый аварийный генераторный агрегат, устройство которого предусматривает автоматический пуск, должен оснащаться одобренными Администрацией пусковыми устройствами с запасом энергии, достаточным по меньшей мере для последовательных пусков. Должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 мин, если не может быть доказана эффективность ручного пуска.

2.1 Суда, построенные 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо положения второго предложения пункта 2, должны отвечать следующим требованиям:
источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить критическое истощение его системой автоматического пуска, если не предусмотрено второе независимое средство для пуска. Дополнительно должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 минут, если не может быть доказана эффективность ручного пуска.

3 Запас энергии должен постоянно поддерживаться следующим образом:

- .1 электрические и гидравлические системы пуска должны обслуживаться с аварийного распределительного щита;
- .2 системы пуска сжатым воздухом могут питаться от главного или вспомогательного баллона со сжатым

воздухом через соответствующий невозвратный клапан или от аварийного воздушного компрессора, который, если он имеет электрический привод, должен питаться от аварийного распределительного щита;

- 3 все эти пусковые, зарядные и аккумуляторные устройства должны размещаться в помещении аварийного генератора; эти устройства не должны использоваться для целей, иных чем обеспечение работы аварийного генераторного агрегата. Это не исключает питания воздушного баллона аварийного генераторного агрегата от главной или вспомогательной системы сжатого воздуха через невозвратный клапан, установленный в помещении аварийного генератора.

4.1 Если автоматический пуск не требуется, допускается ручной пуск, например с помощью пусковых рукояток, инерционных пусковых устройств, заряжаемых вручную гидравлических аккумуляторов или патронов с пороховым зарядом, если может быть доказана их эффективность.

4.2 В случаях, когда ручной пуск практически невозможен, должны соблюдаться требования пунктов 2 и 3, за исключением того, что пусковые устройства могут быть приведены в действие вручную.

Правило 45

Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

1.1 Открытые металлические части электрических машин или оборудования, которые не должны быть под напряжением, но могут оказаться под напряжением вследствие их неисправности, должны заземляться, кроме случаев, когда машины или оборудование:

- 1 питаются постоянным током, напряжение которого не превышает 55 В, или переменным током, среднеквадратичное значение напряжения которого между проводниками не превышает 50 В; причем для получения этого напряжения не должны применяться автотрансформаторы; или
- 2 питаются током, напряжение которого не превышает 250 В, от разделительных трансформаторов безопасности, питающих только одного потребителя; или
- 3 изготовлены в соответствии с принципом двойной изоляции.

1.2 Администрация может потребовать принятия дополнительных мер предосторожности в отношении переносного электрооборудования, используемого в тесных или исключительно сырых помещениях, где может существовать особая опасность, обусловленная проводимостью.

1.3 Все электрические аппараты должны быть изготовлены и установлены таким образом, чтобы при их нормальном обслуживании или прикосновении к ним они не вызывали травм.

2 Главный и аварийный распределительные щиты должны быть устроены так, чтобы обеспечивать удобный доступ персонала к аппаратам и оборудованию. Боковые и тыльные, а если необходимо, и лицевые стороны щитов должны быть снабжены надлежащим ограждением. Открытые токоведущие части, напряжение в которых по отношению к земле превышает напряжение, предписываемое Администрацией, не должны размещаться на лицевой стороне таких распределительных щитов. Там, где это необходимо, с лицевой и тыльной сторон щита должны предусматриваться токонепроводящие маты или решетки.

3.1 Система распределения тока, в которой корпус судна используется в качестве второго провода, не должна применяться на танкерах ни для каких целей, а на любом другом судне валовой вместимостью 1600 рег. т и более она не должна применяться для силовых, отопительных и осветительных цепей.

3.2 Требования пункта 3.1 не исключают применения в условиях, одобренных Администрацией, следующего:

- 1 катодных систем защиты с наложенным током;
- 2 ограниченных и местнозаземленных систем; или
- 3 устройств контроля уровня изоляции при условии, что ток утечки при самых неблагоприятных условиях не превышает 30 мА.

3.2-1 Для судов, построенных 1 октября 1994 года или после этой даты, требование пункта 3.1 не исключает применения ограниченных и местнозаземленных систем при условии, что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

3.3 Если корпус судна используется в качестве второго провода, все конечные ответвления, т.е. все цепи, подключенные после последнего защитного устройства, должны быть двухпроводными, при этом должны быть

приняты специальные меры предосторожности, отвечающие требованиям Администрации.

4.1 Заземленные системы распределения тока не должны использоваться на танкерах. В исключительных случаях Администрация может разрешить на танкерах заземление нейтрального провода для силовых цепей переменного тока напряжением 3000 В (линейное напряжение) и более при условии, что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

4.2 В случае, когда применяется незаземленная первичная или вторичная система распределения тока для силовых, отопительных или осветительных цепей, должно быть предусмотрено устройство, обеспечивающее непрерывный контроль за уровнем изоляции относительно земли и подачу звукового или светового сигнала, указывающего на ненормально низкую величину изоляции.

4.3 Суда, построенные 1 октября 1994 г. 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 танкерах;
- .2 требование пункта 4.3.1 не исключает 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 ограничен не более чем 5 амперами как в обычном, так и в неисправном состоянии; или
 - .2.2 ограниченных и местнозаземленных 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 среднеквадратическим напряжением 1000 В (линейное напряжение) и более, при условии, что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений."

5.1 Кроме случаев, допускаемых Администрацией в исключительных обстоятельствах, броня и металлическая оплетка всех кабелей должны 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 ухудшились их первоначальные свойства в отношении нераспространения пламени. Администрация может разрешить, когда это необходимо для определенных целей, использование кабелей специальных типов, таких, как радиочастотные, которые не отвечают упомянутому выше требованию.

5.3 Кабели и электропроводка, питающие ответственные или аварийные силовые цепи, а также освещение и внутрисудовую связь или сигнализацию, должны насколько это практически возможно прокладываться в обход камбузов, прачечных, машинных помещений категории 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 рекомендации, 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 переборки, который может быть вызван пожаром в смежном помещении.

* См. Рекомендации для прокладки кабеля для систем аварийно-предупредительной сигнализации и громкоговорящей связи, подлежащих разработке Организацией.

5.4 Если кабели, проложенные в опасных зонах, создают опасность пожара или взрыва в случае неисправности электрического происхождения в этих зонах, то должны быть приняты специальные меры предосторожности, отвечающие требованиям Администрации.

5.5 Кабели и провода должны быть установлены и закреплены таким образом, чтобы избежать перетирания или другого повреждения.

5.6 Подключение и соединение всех проводников должно быть выполнено таким образом, чтобы сохранялись первоначальные электрические и механические свойства кабеля, а также его свойства относительно нераспространения пламени и в случае необходимости огнестойкие свойства.

6.1 Каждая отдельная электрическая цепь должна быть защищена от короткого замыкания и от перегрузки, кроме

случаев, предусмотренных правилами II-1/29 и 30, или случаев, когда Администрация может допустить исключение.

6.2 Номинальное значение или соответствующая установка устройства защиты от перегрузки для каждой цепи должны быть постоянно указаны в месте расположения защитного устройства.

7 Осветительная арматура должна быть устроена так, чтобы предотвратить повышение температуры, которое может повредить кабели и проводку, а также предотвратить чрезмерный нагрев окружающих материалов.

8 Все осветительные и силовые цепи, заканчивающиеся в угольном бункере или в грузовом помещении, должны быть снабжены многополюсными выключателями, устанавливаемыми вне этих помещений, для их отключения.

9.1 Аккумуляторные батареи должны быть соответствующим образом укрыты, а помещения, используемые главным образом для их размещения, должны иметь надлежащую конструкцию и эффективную вентиляцию.

9.2 Кроме случаев, предусмотренных в пункте 10, в этих помещениях не должно устанавливаться электрическое и другое оборудование, которое может явиться источником воспламенения воспламеняющихся паров.

9.3 Аккумуляторные батареи не должны размещаться в 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 воспламеняющихся смесей, включая помещения на танкерах, или в помещениях, предназначенных в основном для размещения аккумуляторных батарей, а также в малярных, кладовых для хранения ацетилена или в 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.

11 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 расположены как по горизонтали, так и по вертикали на практически возможно большем расстоянии друг от друга.

ЧАСТЬ Е - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ С ПЕРИОДИЧЕСКИ БЕЗВАХТЕННЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ

(Часть Е применяется к грузовым судам, за исключением правила II-1/54, которое относится к пассажирским судам)

Правило 46 *Общие положения*

1 Предусматриваемые устройства должны при всех условиях плавания, включая маневрирование, обеспечивать такой же уровень безопасности судов, как и на судах с вахтой в машинных помещениях.

2 Должны быть приняты отвечающие требованиям Администрации меры для обеспечения надежной работы оборудования и надлежащего порядка проведения регулярных осмотров и обычных проверок с целью обеспечения непрерывной надежной работы.

3 Каждое судно должно иметь отвечающее требованиям Администрации документальное подтверждение его годности к эксплуатации с периодическим безвахтенным обслуживанием машинных помещений.

Правило 47 *Меры предосторожности против пожара*

1 Должны быть предусмотрены средства своевременного обнаружения пожара и подачи сигналов тревоги при его

возникновении:

- .1 в воздуховодах и газоходах (дымоходах) котлов; и
- .2 в продувочных полостях 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 цилиндром диаметром более 300 мм должны быть оборудованы датчиками концентрации масляного тумана в картере, или системой контроля температуры подшипников двигателя, или другими равноценными устройствами.

Правило 48

Защита от затопления

1 Расположение и системы контроля осушительных колодцев в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием должны обеспечивать обнаружение скопления жидкости в них при нормальных углах дифферента и крена; они должны иметь достаточный объем, чтобы вместить количество жидкости, обычно скапливающееся в течение безвахтенного периода.

2 Если осушительные насосы способны запускаться автоматически, должны быть предусмотрены средства, указывающие на то, что поступление жидкости превышает производительность насоса или что насос включается в работу чаще, чем это предполагается при его нормальном режиме работы. В этих случаях могут допускаться осушительные колодцы меньшего размера, обеспечивающие сбор жидкости в течение приемлемого периода времени. Если предусматриваются осушительные насосы с автоматическим управлением, особое внимание следует уделять требованиям относительно предотвращения загрязнения нефтью.

3 Расположение органов управления любым клапаном, обслуживающим приемное отверстие забортной воды, отливное отверстие, расположенное ниже ватерлинии, или эжекторную систему 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 возможно только с одного поста, на котором допускается применение взаимосвязанных устройств управления. На каждом посту должна быть предусмотрена индикация, показывающая, с какого поста ведется управление 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.

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 системы из строя; до перехода на местное управление должны сохраняться заданные частота вращения и направление упора гребного винта, если только Администрация не сочтет это практически невозможным.

6 На ходовом мостике должны быть установлены указатели:

- .1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага; или
- .2 частоты вращения и положения лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага.

7 Число последовательных автоматических попыток при неудавшемся пуске должно быть ограничено, с тем чтобы сохранить достаточное давление пускового воздуха. Должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация, указывающая на низкое давление пускового воздуха, настроенная на давление, при котором еще сохраняется возможность пуска главных механизмов.

Правило 50

Связь

Должны быть предусмотрены надежные средства переговорной связи между центральным или, местным постом управления главными механизмами, ходовым мостиком и жилыми помещениями механиков.

Правило 51

Система аварийно-предупредительной сигнализации

1 Должна быть предусмотрена система аварийно-предупредительной сигнализации, указывающая на любую неисправность, требующую внимания. Система аварийно-предупредительной сигнализации должна:

- .1 обеспечивать подачу звукового сигнала в центральном или местном посту управления главными механизмами и визуальную индикацию каждого сигнала в 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 должна быть спроектирована таким образом, чтобы при отказе отдельных элементов обеспечивалась безопасность контролируемой установки; и
- .5 приводить в действие сигнализацию вызова механиков, требуемую правилом II-1/38, если аварийно-предупредительный сигнал не привлеч 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 его визуальной индикации. Аварийно-предупредительные сигналы должны подаваться до тех пор, пока они не будут приняты, а визуальная индикация каждого отдельного сигнала должна сохраняться до устранения неисправности, после чего система аварийно-предупредительной сигнализации должна автоматически переходить на 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 должна производиться, за

исключением случаев, которые могут привести к я серьезному повреждению, полному выходу из строя или взрыву. Если предусмотрены устройства отключения защиты главных механизмов, должно быть исключено их непреднамеренное использование. Должны быть предусмотрены визуальные средства, показывающие, что устройство отключения защиты проведено 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 мер включать требования, изложенные в настоящем правиле.

2 Основной источник электроэнергии должен отвечать следующим положениям

2.1 Если питание электроэнергией, как правило, обеспечивается одним генератором, должны быть предусмотрены соответствующие устройства для сброса на грузки с целью гарантированной непрерывности питания устройств и систем необходимых для обеспечения движения, управляемости, а также безопасность судна. На случай выхода из строя работающего генератора должны быть приняты надлежащие меры для автоматического пуска и подключения к главному распределительному щиту резервного генератора мощностью, достаточной для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна, с автоматическим вводом вспомогательных механизмов ответственного назначения и с соблюдением при этом в случае необходимости последовательности их включения. Администрация может освободить суда валовой вместимостью менее 1600 рег.т от выполнения этого требования, если она сочтет это практически невозможным.

2.2 Если питание электроэнергией, как правило, обеспечивается несколькими генераторами, работающими одновременно и подключенными параллельно, то должны быть приняты меры, например сброс нагрузки, гарантирующие в случае выхода из строя одного из генераторов продолжение работы оставшихся генераторов без перегрузки для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна.

3 Если требуется резервирование других вспомогательных механизмов, необходимых для обеспечения движения судна, должны быть предусмотрены автоматические переключающие устройства.

4 Системы автоматического управления и аварийно-предупредительной сигнализации

4.1 Система управления должна быть такой, чтобы функционирование систем, необходимых для работы главных и вспомогательных механизмов, обеспечивалось с помощью необходимых автоматических устройств.

4.2 При автоматическом переключении должен подаваться аварийно-предупредительный сигнал.

4.3 Система аварийно-предупредительной сигнализации, отвечающая требованиям правила II-1/51, 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 относительно того, могут ли их машинные помещения иметь периодически безвахтенное обслуживание 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.

ГЛАВА II-2 КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

ЧАСТЬ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1 Применение
- 2 Основные принципы
- 3 Определения
- 4 Пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава
- 5 Стационарные газовые системы пожаротушения
- 6 Огнетушители
- 7 Средства пожаротушения в машинных помещениях
- 8 Стационарные системы пожаротушения низкократной пеной в машинных помещениях
- 9 Стационарные системы пожаротушения высокократной пеной в машинных помещениях
- 10 Стационарные системы пожаротушения водораспылением в машинных помещениях
- 11 Специальные меры в машинных помещениях
- 12 Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара
- 13 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара
- 13-1 Системы дымообнаружения путем забора проб воздуха
- 14 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием
- 15 Меры, связанные с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами
- 16 Системы вентиляции на судах, иных чем пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров
- 17 Снаряжение пожарного
- 18 Разное
- 19 Международное береговое соединение
- 20 Схемы противопожарной защиты
- 21 Готовность противопожарных средств к использованию
- 22 Допустимые замены

ЧАСТЬ В - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПАССАЖИРСКИХ СУДАХ

- 23 Конструкция
- 24 Главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны
- 25 Переборки внутри главной вертикальной зоны
- 26 Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих более 36 пассажиров
- 27 Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих не более 36 пассажиров
- 28 Пути эвакуации
- 29 Защита трапов и лифтов в жилых и служебных помещениях
- 30 Отверстия в перекрытиях класса «А»
- 31 Отверстия в перекрытиях класса «В»
- 32 Системы вентиляции
- 33 Окна и иллюминаторы
- 34 Ограничение применения горючих материалов
- 35 Детали конструкции
- 36 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара. Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализация обнаружения пожара.
- 37 Защита помещений специальной категории
- 38 Защита грузовых помещений, не являющихся помещениями специальной категории и предназначенных для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом
- 39 Стационарные средства пожаротушения в грузовых помещениях
- 40 Дозорная служба, системы обнаружения пожара, сигнализации громкоговорящей связи
- 41 Специальные требования к судам, перевозящим опасные грузы
- 41-1 Повышение требований к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров, построенным до 1 октября 1994 г.
- 41-2 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров, построенным до 1 октября 1994 г.

ЧАСТЬ С - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ГРУЗОВЫХ СУДАХ

- 42 Конструкция
- 43 Переборки в пределах жилых и служебных помещений
- 44 Огнестойкость переборок и палуб
- 45 Пути эвакуации
- 46 Защита трапов и шахт лифтов в жилых и служебных помещениях и постах у правления
- 47 Двери в огнестойких перекрытиях
- 48 Системы вентиляции
- 49 Ограничение применения горючих материалов
- 50 Детали конструкции
- 51 Меры, связанные с газообразным топливом, используемым для хозяйственных нужд
- 52 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара. Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара
- 53 Средства противопожарной защиты в грузовых помещениях
- 54 Специальные требования для судов, перевозящих опасные грузы

ЧАСТЬ D - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТАНКЕРАХ

- 55 Применение
- 56 Расположение и разделение помещений
- 57 Конструкция, переборки в пределах жилых и служебных помещений и детали конструкции
- 58 Огнестойкость переборок и палуб
- 59 Отвод газа, продувка, дегазация и вентиляция
- 60 Защита грузовых танков
- 61 Стационарные палубные системы пенотушения
- 62 Системы инертного газа
- 63 Грузовые насосные отделения

ГЛАВА II-2

КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА. ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

ЧАСТЬ А-ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

1.1 Если специально не предусмотрено иное, данная глава применяется к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 1998 г. или после этой даты.

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 до, на, или после 1 июля 1998 г.;
- .3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудуемое в пассажирское, считается пассажирским судном, построенным на дату начала такого переоборудования.

2 Если специально не предусмотрено иное, в отношении судов, построенных до 1 июля 1998 г.. Администрация должна обеспечить чтобы применимые требования главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененной резолюциями MSC.I(XLV). MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60). MSC.27(61) и MSC.31(63) были выполнены.

3.1 После ремонта, переоборудования, модификации и связанных с ними изменений в оборудовании все суда

должны по меньшей мере отвечать требованиям, предъявлявшимся к ним до этого. Такие суда, если они построены до 1 июля 1998 г., должны, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным на 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, модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, суда должны отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным на 1 июля 1998 г. или после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

3.2 Несмотря на положения пункта 3.1, пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, на которых производился ремонт, переоборудование, модификация и связанные с ними изменения в оборудовании, должны удовлетворять следующему:

- .1 все представленные на эти суда материалы должны отвечать требованиям, применимым к судам, построенным на 1 октября 1994 г. или после этой даты; и
- .2 все виды ремонта, переоборудования, модификации и связанные с ним изменения в оборудовании, требующие замены материалов на 50 т более, кроме случаев, требуемых правилом П-2/41-1, должны отвечать требованиям, применимым к таким судам, построенным на 1 октября 1994 г. или после этой даты.

4.1 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 их выполнения требования 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.

4.2 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких, как паломники, Администрация государства, под флагом которого такие суда имеют право плавания, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований 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 г.; и
- .2 Правил, приложенных к Протоколу по требованиям, предъявляемым к помещениям пассажирских судов, осуществляющим специальные перевозки 1973 г.

Правило 2 *Основные принципы*

1 Настоящая глава имеет целью установить наиболее полные практически возможные требования к противопожарной защите, обнаружению и тушению пожара на судах.

2 В основе правил настоящей главы лежат следующие основные принципы, изложенные в этих правилах с учетом типа судов и потенциальной пожароопасности:

- .1 разделение судна на главные вертикальные 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 местах 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 паров воспламеняющихся грузов.

Правило 3 *Определения*

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное:

1 Негорючий материал есть материал, который при нагревании до температуры примерно 750° не горит и не выделяет горючих газов в количестве, достаточном для их самовоспламенения, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость. Любой другой материал считается горючим материалом.

2 Стандартное испытание на огнестойкость есть такое испытание, при котором соответствующие образцы переборок

и палуб подвергаются нагреву испытательной печи при температурах, приблизительно соответствующих стандартной кривой "время - температура". Методы испытаний должны быть соответствия с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

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

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

- .1 должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала;
- .2 должны иметь соответствующие элементы жесткости;
- .3 их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения дыма и пламени в течение одночасового стандартного испытания на огнестойкость;
- .4 должны быть изолированы одобренными негорючими материалами так, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140°C по сравнению с первоначальной и чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не повышалась более чем на 180°C по сравнению с первоначальной в течение указанного ниже времени.

класс «А-60»	— 60 минут,
класс «А-30»	— 30 минут,
класс «А-15»	— 15 минут,
класс «А-0»	— 0 минут.

.5 Администрация должна потребовать испытания прототипа переборки или палубы в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость, чтобы убедиться, что прототип отвечает вышеуказанным требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры.

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

- .1 их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения через них пламени в течение получасового стандартного испытания на огнестойкость;
- .2 должны иметь такую изоляцию, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140° С по сравнению с первоначальной и чтобы ни в одной точке, включая Соединения, температура не повышалась более чем на 225°C по сравнению с температурой в течение указанного ниже времени:

* См. Пересмотренную рекомендацию по методике испытаний судостроительных материалов на негорючесть, принятую резолюцией А.472(XII) Организации.

класс «В-15»	— 15 мин,
класс «В-0»	— 0 мин.

- .3 должны быть изготовлены из одобренных негорючих материалов; и все материалы, используемые для изготовления и установки перекрытий, должны быть негорючими, за исключением облицовки, применение которой может быть разрешено при условии, что она отвечает другим требованиям настоящей главы;
- .4 Администрация должна потребовать испытания прототипа перекрытия в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость чтобы убедиться, что прототип отвечает выше указанным требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры.

5 "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 другим требованиям настоящей главы.

6 "Непрерывные подволоки или зашивки класса «В»" есть такие подволоки или зашивки класса «В», которые заканчиваются только у перекрытий класса «А» или «В».

7 "Сталь или другой равноценный материал". Там, где встречаются слова "сталь или другой равноценный материал", "равноценный материал" означает любой негорючий материал, который сам по себе или благодаря покрывающей его изоляции к концу примененного огневого воздействия при стандартном испытании на огнестойкость обладает конструктивными свойствами и огнестойкостью, равноценными стали (например, алюминиевый сплав с соответствующей изоляцией).

8 Медленное распространение пламени означает, что поверхность, характеризующая подобным образом, в достаточной степени ограничивает распространение пламени, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

9 "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.

10 "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.

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

12 "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 другие подобные помещения, а также шахты, ведущие в эти помещения.

13 "Грузовые помещения" есть все помещения, используемые для перевозки грузов (включая грузовые танки для нефти), а также шахты, ведущие в эти помещения.

14 "Грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки" есть помещения, обычно не разделенные каким-либо образом на отсеки и простирающиеся по значительной части либо по всей длине судна, в которые грузы (в таре или навалом, находящиеся в железнодорожных вагонах или на автомобилях, на транспортных средствах, включая автомобильные и железнодорожные цистерны), на трейлерах, в контейнерах, на поддонах, в съемных танках, либо в подобных укрупненных местах или в других емкостях обычно загружаются или выгружаются из них в горизонтальном направлении.

15 "Открытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки" есть грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, открытые с обоих или с одного конца и снабженные достаточной естественной вентиляцией, эффективной по всей их длине, через постоянные отверстия в бортовой обшивке или подволоке, отвечающей требованиям Администрации.

16 "Закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки" есть грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, не являющиеся ни открытыми грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, ни открытыми палубами.

17 "Открытая палуба" есть палуба, полностью открытая воздействию окружающей среды сверху и не менее чем с двух сторон.

18 "Помещения специальной категории" есть выгороженные помещения, расположенные над или под палубой переборки и предназначенные для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом; в такие помещения автотранспорт может въезжать и выезжать из них своим ходом и в них имеют доступ пассажиры.

19 "Машинные помещения категории «А»" есть такие помещения и ведущие в них шахты, в которых расположены:

- .1 двигатели внутреннего сгорания, используемые как главные механизмы; или
- .2 двигатели внутреннего сгорания, используемые не как главные механизмы, если их суммарная мощность составляет не менее 375 кВт; или
- .3 любой котел, работающий на жидком топливе, или установка жидкого топлива.

20 "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.

21 "Установка жидкого топлива" означает оборудование, используемое для подготовки жидкого топлива перед подачей его в котел, работающий на жидком топливе, или оборудование, используемое для подготовки подогретого топлива перед подачей его в двигатель внутреннего сгорания, и включает все топливные напорные насосы, фильтры и подогреватели, подготавливающие топливо под давлением более 0,18 Н/мм .

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

22-1 Центральный пост управления есть пост управления, в котором сосредоточены средства управления и индикации следующего:

- .1 стационарной системы сигнализации обнаружения пожара,
- .2 автоматической сплинкерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара,
- .3 панели индикации противопожарных дверей;
- .4 закрытия противопожарных дверей;
- .5 панели индикации водонепроницаемых дверей;
- .6 закрытия водонепроницаемых дверей;
- .7 вентиляторов;
- .8 сигнализации общей/пожарной тревоги;
- .9 системы связи, включая телефоны; и
- .10 микрофонов системы громкоговорящей связи."

22-2 "Центральный пост управления с постоянной вахтой" есть центральный пост управления, в котором непрерывно несет вахту ответственный член экипажа.

23 "Помещения, мебель и отделка которых представляет ограниченную пожароопасность" для целей применения правила II-2/26 есть помещения, мебель и отделка которых представляет ограниченную пожароопасность (будь то каюты, общественные помещения, кабинеты или жилые помещения других типов), в которых:

- .1 вся 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 вся незакрепленная мебель, такая, как кресла, диваны, столы, изготовлена с применением каркасов из негорючих материалов;
- .3 все драпировки, занавеси и другие подвешенные тканевые изделия противостоят распространению пламени не хуже, чем изделия из шерсти массой 0,8 кг/м², что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.
- .4 все покрытия палуб имеют характеристики медленного распространения пламени;
- .5 все открытые поверхности переборок, зашивок и подволоков имеют характеристики медленного распространения пламени; и
- .6 вся обитая мебель удовлетворяет требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени *, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость; и
- .7 все спальные принадлежности удовлетворяют требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

* См. Рекомендацию по методике огневых испытаний обитой мебели, одобренную резолюцией А.652(16) Организации.

24 "Палуба переборок" есть самая верхняя палуба, до которой доведены поперечные водонепроницаемые переборки.

25 "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.

26 "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.

* См. Рекомендацию по методике испытаний для определения огнестойкости вертикально подвешенных

тканевых изделий и пленок, принятую резолюцией А. 471 (XII) Организации с поправками в резолюции А.563 (14).

27 "Комбинированное судно" есть танкер, предназначенный для перевозки нефти наливом либо сухих грузов навалом.

28 "Сырая нефть" есть любая встречающаяся в естественном виде в недрах земли нефть, не зависимо от того, обработана она или нет с целью облегчения ее транспортировки, включая:

- .1 сырую нефть, из которой могли быть удалены некоторые фракции перегонки; и
- .2 сырую нефть, в которую могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

29 "Опасные грузы" есть грузы, упомянутые в правиле VII/2.

30 "Танкер-химовоз" есть танкер, построенный или приспособленный и используемый для перевозки наливом любого жидкого легковоспламеняющегося 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 приняты Организацией; либо
- .2 в главе VI Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, именуемого далее "Кодекс по химовозам", принятого резолюцией А.212(VII) Ассамблеи Организации, с поправками, которые были или могут быть приняты Организацией

смотря по тому, что применимо.

31 "Газовоз" есть танкер, построенный или приспособленный и используемый для перевозки наливом любого сжиженного газа или других легковоспламеняющихся 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 приняты Организацией; либо
- .2 в главе XIX Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, именуемого далее Кодекс по газовозам, принятого резолюцией А.328(DX) Ассамблеи Организации, с поправками, которые были или могут быть приняты Организацией смотря по тому, что применимо.

32 "Грузовая зона" есть часть судна, в которой находятся 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.

33 В отношении судов, построенных 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо определения главных вертикальных зон, представленного в пункте 9, применяется следующее определение:

главные вертикальные зоны есть зоны, на которые корпус, надстройка и рубки судна разделены перекрытиями класса "А", средняя длина и ширина которых на любой палубе не превышает, как правило, 40 м,"

34 "Пассажирское судно "ро-ро" есть пассажирское судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или с помещениями специальной категории, определенными в данном правиле.

34 Кодекс по процедурам испытания на огнестойкость означает Международный кодекс по применению процедур испытания на огнестойкость, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.61(67). с возможными поправками Организации, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

Правило 4

Пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава

(Пункты 3.3.2.5 и 7.1 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 На каждом судне должны быть предусмотрены пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава, отвечающие насколько это применимо требованиям настоящего правила.

2 Производительность пожарных насосов

2.1 Требуемые пожарные насосы должны обеспечивать подачу воды для борьбы с пожаром под давлением, указанным в пункте 4, в следующем количестве:

- .1 насосы на пассажирских судах - не менее двух третей того количества, которое обеспечивает осушительные насосы при откачке воды из трюмов; и
- .2 насосы на грузовых судах, иные чем любой аварийный насос, - не менее четырех ограничено с тем, чтобы сохранить достаточное давление пускового воздуха для местного пуска.

3 Если главные и другие связанные с ними механизмы, включая основные источники электроэнергии, имеют различный уровень автоматического или дистанционного управления и находятся под постоянным наблюдением вахты, осуществляемым с центрального поста управления, то устройства и органы управления должны быть спроектированы, оборудованы и установлены таким образом, чтобы работа механизмов была такой же безопасной и надежной, как если бы они находились под непосредственным наблюдением; для этой цели должны применяться соответственно правила II-1 /46-50. Особое внимание должно уделяться защите таких помещений от пожара и затопления.

4 Системы автоматического пуска, работы и управления должны, как правило, включать средства для ручного отключения органов автоматического управления. Выход из строя любой части таких систем не должен препятствовать использованию ручного отключения.

5 Суда, построенные 1 июля 1998 года и после этой даты должны отвечать требованиям пунктов 1 - 4 со следующими поправками:

- .1 Главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть оборудованы эффективными средствами, обеспечивающими их работу и управление. Все системы управления, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть независимыми или устроены так, чтобы отказ одной не ухудшал работу другой системы.;
- .2 Если предусматривается дистанционное управление главными механизмами с ходового мостика, должны применяться следующие положения;
- .3 управление должно осуществляться с помощью единственного органа управления для каждого независимого гребного винта, с автоматическим выполнением всех связанных с этим управлением функций, включая, при необходимости, средства предотвращения перегрузки двигательной установки. Если предусматривается одновременная работа нескольких гребных винтов, они могут управляться одним органом управления;
- .4 передаваемые с ходового мостика команды по управлению двигательной установкой должны указываться в центральном посту и на местном посту управления главными механизмами;
- .5 должна быть предусмотрена возможность местного управления главными механизмами даже в случае выхода из строя любой части системы дистанционного управления. Также должна быть предусмотрена возможность управления вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна, на или вблизи соответствующих механизмов; и
6. индикаторы должны быть установлены на ходовом мостике, в центральном посту и посту управления главными механизмами для:
 - .1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага; и
 - .2 частоты и положение лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага.

Правило 32

Паровые котлы и системы питания котлов

1 На каждом паровом котле и в каждом утилизационном парогенераторе должно быть установлено не менее двух предохранительных клапанов достаточной пропускной способности. Учитывая, однако, производительность или любые другие характеристики любого парового котла или утилизационного парогенератора, Администрация может разрешить установку только одного предохранительного клапана, если она убеждена, что при этом обеспечивается надлежащая защита от избыточного давления.

2 Каждый котел, работающий на жидком топливе и предназначенный для безвахтенной эксплуатации, должен быть оборудован предохранительными устройствами, отключающими подачу топлива и подающими аварийно-предупредительные сигналы 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, 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 расчетное, должны быть установлены соответствующий редукционный клапан, предохранительный клапан и манометр.

Правило 34

Системы сжатого воздуха

1 На каждом судне должны быть предусмотрены средства, предотвращающие избыточное давление в любой части системы сжатого воздуха и там, где водяные рубашки или кожухи воздушных компрессоров и охладителей могут подвергаться опасному избыточному давлению вследствие просачивания в них сжатого воздуха из находящихся под давлением частей. Все системы должны быть оборудованы надлежащими устройствами для сброса давления.

2 Главные воздушные пусковые устройства для главных двигателей внутреннего сгорания должны быть надлежащим образом защищены на случай обратного выброса пламени и взрыва в трубопроводах пускового воздуха.

3 Все нагнетательные трубопроводы от компрессоров пускового воздуха должны идти непосредственно к воздушным баллонам, а все трубопроводы пускового воздуха от воздушных баллонов к главным или вспомогательным двигателям должны быть проложены совершенно независимо от нагнетательных трубопроводов компрессора.

4 Должны быть приняты меры для сведения к минимуму попадания масла из 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 в них 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 36

*Защита от шума**

Должны быть приняты меры к снижению шума механизмов в машинных помещениях до приемлемого уровня, определяемого 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 персонал, которому требуется входить в такие помещения, должен использовать шумозащитные вкладыши или наушники.

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 таких средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинном помещении, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с любыми другими постами, с которых может осуществляться управление двигателями.

2 Для судов, построенных 1 октября 1994 года или после этой даты, вместо положений пункта 1 применяются следующие требования:

должно быть предусмотрено по меньшей мере два независимых средства связи для передачи команд с ходового мостика в машинное помещение или пост управления, откуда обычно осуществляется управление скоростью и направлением упора гребных винтов. Одним из этих средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинных помещениях, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с ходового мостика и из машинного помещения с любым другим местом, из которого может осуществляться управление скоростью или направлением упора гребных винтов.

Правило 38

Сигнализация вызова механиков

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 слышима 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.

* См. Кодекс по уровню шума на судах, принятый резолюцией А.468 (ХП) Организации.

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 *.

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 П-1/40.1.1. 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 было обеспечено питание устройств и систем, необходимых для обеспечения нормальных эксплуатационных условий движения и безопасности судна. Должен быть обеспечен также минимум комфортабельных условий обитаемости, включающий по меньшей мере соответствующие устройства и системы для приготовления пищи и отопления, обеспечения работы бытовых холодильников и искусственной вентиляции, а также снабжения водой для санитарных нужд и пресной водой.

1.3 Устройство основного судового источника электроэнергии должно быть таким, чтобы работа устройств и систем, упомянутых в правиле П-1/40.1.1, могла поддерживаться не зависимо от частоты и направления вращения главных механизмов 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 нахождении судна в нерабочем состоянии. В целях пуска при нерабочем состоянии судна может применяться аварийный источник электроэнергии, если его мощность в отдельности или совместно с мощностью любого другого источника электроэнергии является достаточной для обеспечения одновременной работы устройств и систем, питание которых требуется правилами П-1/42.2.1 - 42.2.3 или 43.2.1 - 43.2.4.

* Ст. Рекомендации, опубликованные Международной электротехнической комиссией, и, в частности. Публикацию 92 - Электрические установки на судах.

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 П-1 /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 быть расположен относительно одной главной электрической станции таким образом, чтобы, насколько это практически возможно, непрерывность нормального электроснабжения могла быть нарушена только в случае пожара или иной аварии в одном помещении. Выгородка, отделяющая главный распределительный щит внутри помещения, 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; подключение генераторных агрегатов и любого другого дублированного оборудования должно быть, насколько это практически возможно, поровну разделено между этими секциями. Могут допускаться другие равноценные решения, отвечающие требованиям Администрации.

5 Суда, построенные 1 июля 1998 г. и после этой даты:

.1 дополнительно к пунктам 1-3, должны отвечать следующему:

- .1 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения и управления судна, система должна быть устроена так, чтобы питание оборудования, необходимого для обеспечения движения и управления судна и его безопасности, поддерживалось постоянно, или немедленно восстанавливалось в случае отказа любого из работающих генераторов;
- .2 сброс нагрузки или другие эквивалентные меры и устройства должны обеспечиваться для защиты от продолжительной перегрузки генераторов, требуемых данным правилом;
- .3 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения судна, главная шина должна подразделяться, по меньшей мере, на две секции, которые, обычно, должны соединяться предохранителями или иными одобренными средствами; насколько это практически возможно, подключение генераторных агрегатов и другого дублированного оборудования должно быть разделено по ровну между этими секциями; и

.2 могут не отвечать пункту 4.

Правило 42

Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

(Пункты 2.6.1 и 4.2 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1.1 Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии.

1.2 Аварийный источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник энергии, аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения должны расположены 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 и связанному с ним трансформаторному оборудованию, если оно имеется, а также главному распределительному щиту должно быть таким, чтобы Администрация была убеждена, что пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, и главный распределительный щит, или в любом машинном помещении категории А не помешают подаче, регулированию и распределению аварийной электроэнергии. Помещение, в котором находятся аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник электроэнергии и аварийный распределительный щит, не должно насколько это практически возможно ограничить с машинными помещениями категории А или помещениями, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, или главный распределительный щит.

1.4 В исключительных случаях аварийный генератор может быть использован на короткие промежутки времени для питания неаварийных цепей при условии принятия соответствующих мер, гарантирующих при всех обстоятельствах независимую работу в аварийном режиме.

2 Мощность аварийного источника электроэнергии должна быть достаточной для питания всех устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в аварийных условиях, с учетом возможности одновременной работы некоторых из этих устройств и систем. Учитывая силу пускового тока и переходный характер некоторых видов нагрузки, аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное питание в течение периодов времени, указанных ниже, по меньшей мере следующих устройств и систем, если их работа зависит от источника электроэнергии:

2.1 в течение 36 ч - аварийное освещение:

- .1 каждого места сбора и посадки и за бортом согласно требованиям правил III/11.4 и 15.8;
- .2 коридоров, трапов и выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, согласно требованиям правила III/11.5;1
- .3 всех коридоров, трапов и выходов из служебных и жилых помещений, а также кабин пассажирских лифтов;
- .4 машинных помещений и главных электрических станций, включая их посты управления;
- .5 всех постов управления, центральных постов управления механизмами, а также каждого главного и аварийного распределительного щита;

- .6 мест хранения снаряжения пожарных;
- .7 рулевого привода; и
- .8 пожарного насоса, насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, упомянутых в пункте 2.4, а также мест, с которых осуществляется пуск их двигателей;

2.2 в течение 36 ч:

- .1 сигнально-отличительные и прочие огни, требуемые действующими Международными правилами предупреждения столкновений судов в море; и
- .2 на судах, построенных 1 февраля 1995 г. или после этой даты, УКВ радиоустановка, требуемая правилом IV/7.1.1 и 7.1.2; и где это применимо:
 - .2.1 ПВ радиоустановка, требуемая правилами IV/9.1.1, 9.1.2, 10.1.2 и 10.1.3;
 - .2.2 судовая земная станция, требуемая правилом IV/10.1.1; и
 - .2.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая правилами IV/10.2.1, 10.2.2 и 11.1;

2.3 в течение 36 ч:

- .1 все необходимое в аварийных условиях оборудование внутрисудовой связи;
- .2 судовое навигационное оборудование, требуемое правилом V/12; в случае, когда применение этого положения является нецелесообразно или практически невозможно, Администрация может освободить от выполнения этого требования суда валовой вместимостью менее 5000 рег.т;
- .3 система сигнализации обнаружения пожара, а также удерживающие устройства и механизмы освобождения противопожарных дверей; и
- .4 лампа дневной сигнализации, судовой свисток, ручные извещатели и все внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях, при их прерывистой работе;

если эти устройства и системы не обеспечены независимым питанием на 36 ч от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях;

2.4 в течение 36 ч:

- .1 один из пожарных насосов, требуемых правилом II-2/4.3.1 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, требуемых) правилом II-1/29.14, - рулевой привод, если этим правилом предусматривается его питание от аварийного источника электроэнергии;

2.6 в течение получаса:

- .1 любые водонепроницаемые двери, которые согласно правилу II-1/15 должны иметь привод от источника энергии, вместе с их указателями и предупредительной сигнализацией;
- .2 аварийные устройства, предназначенные для установки кабин лифтов в уровень с палубой с целью эвакуации людей. В аварийных условиях установка кабин пассажирских лифтов в уровень с палубой может производиться в последовательном порядке;

2.7 на судне, совершающем регулярные рейсы небольшой продолжительности, Администрация, если она убеждена в достижении достаточного уровня безопасности, может принять период времени менее 36 ч, как в пунктах 2.1 - 2.5, но не менее 12 ч.

3 Аварийным источником электроэнергии может быть генератор 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 запуститься 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, сколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 сек и, если не предусмотрено второе независимое средство; 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 $\pm 12\%$ номинального значения;
- .2 автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту в случае выхода из строя основного источника электроэнергии; и
- .3 обеспечивать немедленное питание по меньшей мере тех устройств систем, которые указаны в пункте 4.

3.3 следующие положения пункта 3.1.2 не применяются к судам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты:

если не предусмотрено второе независимое средство для пуска генератора -аварийного источника электроэнергии, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска.

3.4 на судах, построенных 1 июля 1998 г. и после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления способности к движению, ее мощность должна быть достаточной для этого, в сочетании с другими соответствующими механизмами, в пределах 30 мин после полного обесточивания и нерабочего состояния судна.

4 Переходный аварийный источник электроэнергии, требуемый пункте 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 $\pm 12\%$ номинального значения, и иметь достаточную емкость; он должен быть устроен таким образом, чтобы в случае выхода из строя основного или аварийного источника электроэнергии мог автоматически питать по меньшей мере следующие устройства и системы, если их работа зависит от источника электроэнергии:

4.1 в течение получаса:

- .1 освещение, требуемое пунктами 2.1 и 2.2.1;
- .2 все устройства и системы, требуемые пунктами 2.3.1, 2.3.3 и 2.3.4, если они не обеспечены независимым питанием на указанный период от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях;

4.2 мощность, достаточная для работы водонепроницаемых дверей в соответствии с требованиями правила II-1/15.7.3.3; однако не требуется работа всех их одновременно, если не обеспечивается независимый временный источник запасенной энергии. Мощность, достаточная для работы в течение получаса цепи управления, индикации и аварийно-предупредительной сигнализации в соответствии с требованиями правила II-1/15.7.2.

5.1 Аварийный распределительный щит должен быть установлен как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии.

94

5.2 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, аварийный распределительный щит должен размещаться в том же самом помещении, если только этим не будет затруднена работа аварийного распределительного щита.

5.3 Ни одна из аккумуляторных батарей, устанавливаемых в соответствии с настоящим правилом, не должна находиться в одном помещении с аварийным распределительным щитом. В соответствующем месте на главном распределительном щите или на центральном посту управления механизмами должен быть установлен индикатор, указывающий, что батареи, являющиеся аварийным источником электроэнергии или переходным аварийным источником электроэнергии, упомянутым в пункте 3.1.3 или 4, разряжаются.

5.4 При нормальной работе аварийный распределительный щит должен питаться от главного распределительного щита при помощи соединительного фидера, который должен быть надлежащим образом защищен на главном распределительном щите от перегрузок и короткого замыкания и который должен автоматически отключаться на аварийном распределительном щите в случае выхода из строя основного источника электроэнергии. Если система

предусматривает обратное питание, соединительный фидер должен быть защищен также на аварийном распределительном щите, по крайней мере от короткого замыкания.

5.5 С целью обеспечения постоянной готовности аварийного источника электроэнергии должны приниматься, где это необходимо, меры для автоматического отключения от аварийного распределительного щита неаварийных цепей с тем, чтобы обеспечить электроэнергией аварийные цепи.

6 Конструкция и расположение аварийного генератора и его первичного двигателя, а также любой аварийной аккумуляторной батареи должны обеспечивать их работу на полную номинальную мощность как при прямом положении судна, так и при крене на любой борт до $22,5^\circ$ или дифференте на нос или на корму до 10° либо при любом сочетании угловых пределов.

7 Должны быть предусмотрены периодические проверки всей аварийной системы, которые должны включать проверку автоматических пусковых устройств.

Правило 42-1

Дополнительное аварийное освещение на пассажирских судах с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

(Это правило применяется ко всем пассажирским судам, имеющим грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в правиле П-2/3, за исключением судов, построенных до 22 октября 1989 г., к которым настоящее правило должно применяться не позднее чем 22 октября 1990 г.)

В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилом П-1/42.2, на каждом пассажирском судне, имеющем грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в правиле П-2/3:

- 1 все пассажирские общественные помещения и коридоры должны быть обеспечены дополнительным электрическим освещением, которое может работать по крайней мере в течение трех часов, *когда* все другие источники электрической энергии повреждены, и при любом крене. Обеспечиваемое освещение должно быть таким, чтобы подход к путям эвакуации был хорошо видим. Источник электрической энергии для дополнительного освещения должен включать аккумуляторные батареи, совмещенные со светильником, которые постоянно заряжаются, насколько это практически возможно, от аварийного распределительного щита. Вместо этого Администрацией могут быть одобрены любые другие средства освещения, которые эффективны по меньшей мере в той же степени. Дополнительное освещение должно быть таким, чтобы любое повреждение фонаря было немедленно обнаружено. Любая такая аккумуляторная батарея должна заменяться через промежутки времени, соответствующие ее установленному сроку службы в обычных условиях эксплуатации; и
- 2 в каждом коридоре помещения для экипажа, помещении для отдыха и в каждом рабочем помещении, в которых обычно находятся люди, должен быть предусмотрен переносной фонарь, работающий от перезаряжаемой батареи, если не предусмотрено дополнительное аварийное освещение, требуемое подпунктом 1.

Правило 43

Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах

1.1 Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии.

1.2 Аварийный источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник энергии, аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения должны быть расположены выше самой верхней непрерывной палубы и быть легко доступны с открытой палубы. Они не должны размещаться в нос от таранной переборки, кроме случаев, когда Администрация разрешает это в исключительных обстоятельствах.

1.3 Расположение аварийного источника электроэнергии и связанного с ним трансформаторного оборудования, если оно имеется, а также переходного аварийного источника энергии, аварийного распределительного щита и щита аварийного электрического освещения по отношению к основному источнику электроэнергии и связанному с ним трансформаторному оборудованию, если оно имеется, и главному распределительному щиту должно быть таким, чтобы Администрация была убеждена, что пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также главный распределительный щит, или в любом машинном помещении категории А не помешают подаче, регулированию и распределению аварийной электроэнергии. Помещение, в котором находятся аварийный источник электроэнергии,

связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник электроэнергии и аварийный распределительный щит, не должно насколько это практически возможно граничить с машинными помещениями категории А или помещениями, в которых находится основной источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также главный распределительный щит.

1.4 В исключительных случаях аварийный генератор может быть использован на короткие промежутки времени для питания неаварийных цепей при условии принятия соответствующих мер, гарантирующих при всех обстоятельствах независимую работу в аварийном режиме.

2 Мощность аварийного источника электроэнергии должна быть достаточной для питания всех устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в аварийных условиях, с учетом возможности одновременной работы некоторых из них. Учитывая силу пускового тока и переходный характер некоторых видов нагрузки, аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное питание в течение периодов времени, указанных ниже, по меньшей мере следующих устройств и систем, если их работа зависит от источника электроэнергии:

2.1 в течение 3 ч - аварийное освещение у каждого места сбора и посадки и за бортом согласно требованиям правил III/11.4 и 15.8;

2.2 в течение 18 ч- аварийное освещение:

- .1 всех коридоров, трапов и выходов служебных и жилых помещений, а также кабин лифтов для персонала и их шахтах;
- .2 машинных помещений и главных электрических станций, включая их посты управления;
- .3 всех постов управления, центральных постов управления механизмами, а также каждого главного и аварийного распределительного щита;
- .4 мест хранения снаряжения пожарных;
- .5 рулевого привода; и
- .6 пожарного насоса, упомянутого в пункте 2.5, а также у насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, если они имеются, а также в местах, с которых осуществляется пуск их двигателей;

2.3 в течение 18 часов:

- .1 сигнально-отличительные и прочие огни, требуемые действующими Международными правилами предупреждения столкновений судов в море;
- .2 на судах, построенных 1 февраля 1995 г. или после этой даты, УКВ радиостановка, требуемая правилами IV/7.1.1 и 7.1.2; и, где это применимо,
 - .2.1 ПВ радиостановка, требуемая правилами IV/9.1.1, 9.1.2, 10.1.2 и 10.1.3;
 - .2.2 судовая земная станция, требуемая правилом IV/10.1.1; и
 - .2.3 ПВ/КВ радиостановка, требуемая правилами IV/10.2.1, 10.2.2 и 11.1;

2.4 в течение 18 ч:

- .1 все необходимое в аварийных условиях оборудование внутрисудовой связи;
- .2 судовое навигационное оборудование, требуемое правилом V/12; в случае, когда применение этого положения нецелесообразно или практически невозможно, Администрация может освободить от выполнения этого требования суда валовой вместимостью менее 5000 рег.т; .3 система сигнализации обнаружения пожара; и
- .4 лампа дневной сигнализации, судовой свисток, ручные извещатели и все другие внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях, при их прерывистой работе;

если эти устройства и системы не обеспечены независимым питанием на 18 ч от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях;

2.5 в течение 18 ч- один из пожарных насосов, требуемых 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 II-1/29.14, - рулевой привод, если этим правилом предусмотрено его питание от аварийного источника электроэнергии;

2.6.2 на судне, совершающем регулярные рейсы небольшой продолжительности, Администрация, если она убеждена в достижении достаточного уровня безопасности, может принять период времени менее 18 ч, указанных в пунктах 2.2 - 2.5, но не менее 12 ч.

3 Аварийным источником электроэнергии может быть генератор 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, если не предусмотрен переходный аварийный источник электроэнергии в соответствии с пунктом 3.1.3; если аварийный генератор запускается автоматически, он должен автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту, при этом устройства и системы, упомянутые в пункте 4, должны автоматически подключаться к аварийному генератору, если не предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генератора, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен с тем, чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска; и
- .3 быть снабжен переходным аварийным источником электроэнергии, указанным в пункте 4, если не предусмотрен аварийный генератор, обеспечивающий питание устройств и систем, упомянутых в этом пункте, и способный автоматически запускаться и выходить на требуемую нагрузку настолько быстро, насколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 с;

3.2 если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, она должна:

- .1 нести аварийную нагрузку без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах $\pm 12\%$ номинального значения;
- .2 автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту в случае выхода из строя основного источника электроэнергии; и .3 обеспечивать немедленное питание по меньшей мере тех устройств и систем, которые указаны в пункте 4.

3.3 следующие положения пункта 3.1.2 не применяются к судам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты:

если не предусмотрено второе независимое средство для пуска генератора -аварийного источника электроэнергии, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска.

3.4 на судах, построенных 1 июля 1998 г. и после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления способности к движению, ее мощность должна быть достаточной для этого, в сочетании с другими соответствующими механизмами, в пределах 30 мин после полного обесточивания и нерабочего состояния судна.

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 $\pm 12\%$ номинального значения, и иметь достаточную емкость; он должен быть устроен таким образом, чтобы в случае выхода из строя основного или аварийного источника электроэнергии мог автоматически питать в течение пол часа по меньшей мере следующие устройства и системы, если их работа зависит от источника электроэнергии:

- .1 освещение, требуемое пунктами 2.1, 2.2 и 2.3.1. В течение этого переходного периода требуемое аварийное электрическое освещение машинного помещения, жилых и служебных помещений может осуществляться с помощью отдельных стационарно установленных, снабженных средствами автоматической подзарядки аккумуляторных светильников с релейным переключением; и
- .2 все устройства и системы, требуемые пунктами 2.4.1, 2.4.3 и 2.4.4, если они не обеспечены независимым питанием на указанный период от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

5.1 Аварийный распределительный щит должен быть установлен как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии.

5.2 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, то аварийный распределительный щит должен размещаться в том же самом помещении, если только это не затруднит работу аварийного распределительного щита.

5.3 Ни одна из аккумуляторных батарей, устанавливаемых в соответствии с 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, соединительный фидер должен быть защищен также на аварийном распределительном щите по крайней мере от короткого замыкания.

5.5 С целью обеспечения постоянной готовности аварийного источника электроэнергии должны приниматься, где это необходимо, меры для автоматического отключения от аварийного распределительного щита неаварийных цепей с тем, чтобы автоматически обеспечить электроэнергией аварийные цепи.

6 Конструкция и расположение аварийного генератора и его первичного двигателя, а также любой аварийной аккумуляторной батареи должны обеспечивать их работу на полную номинальную мощность как при прямом положении судна, так и при крене на любой борт до $22,5^\circ$ 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 44

Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов

1 Аварийные генераторные агрегаты должны быть способны легко запускаться из холодного состояния температуре 0°C . Если это практически невозможно или предполагается возможность более низких температур, то в целях обеспечения быстрого пуска генераторных агрегатов должны быть приняты отвечающие требованиям Администрации меры по обеспечению средствами обогрева.

2 Каждый аварийный генераторный агрегат, устройство которого предусматривает автоматический пуск, должен оснащаться одобренными Администрацией пусковыми устройствами с запасом энергии, достаточным по меньшей мере для последовательных пусков. Должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 мин, если не может быть доказана эффективность ручного пуска.

2.1 Суда, построенные 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо положения второго предложения пункта 2, должны отвечать следующим требованиям:
источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить критическое истощение его системой автоматического пуска, если не предусмотрено второе независимое средство для пуска. Дополнительно должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 минут, если не может быть доказана эффективность ручного пуска.

3 Запас энергии должен постоянно поддерживаться следующим образом:

- 1 электрические и гидравлические системы пуска должны обслуживаться с аварийного распределительного щита;
- 2 системы пуска сжатым воздухом могут питаться от главного или вспомогательного баллона со сжатым воздухом через соответствующий невозвратный клапан или от аварийного воздушного компрессора, который, если он имеет электрический привод, должен питаться от аварийного распределительного щита;
- 3 все эти пусковые, зарядные и аккумуляторные устройства должны размещаться в помещении аварийного генератора; эти устройства не должны использоваться для целей, иных чем обеспечение работы аварийного генераторного агрегата. Это не исключает питания воздушного баллона аварийного генераторного агрегата от главной или вспомогательной системы сжатого воздуха через невозвратный клапан, установленный в помещении аварийного генератора.

4.1 Если автоматический пуск не требуется, допускается ручной пуск, например с помощью пусковых рукояток, инерционных пусковых устройств, заряжаемых вручную гидравлических аккумуляторов или патронов с пороховым зарядом, если может быть доказана их эффективность.

4.2 В случаях, когда ручной пуск практически невозможен, должны соблюдаться требования пунктов 2 и 3, за исключением того, что пусковые устройства могут быть приведены в действие вручную.

Правило 45

Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

1.1 Открытые металлические части электрических машин или оборудования, которые не должны быть под напряжением, но могут оказаться под напряжением вследствие их неисправности, должны заземляться, кроме случаев, когда машины или оборудование:

- 1 питаются постоянным током, напряжение которого не превышает 55 В, или переменным током, среднеквадратичное значение напряжения которого между проводниками не превышает 50 В; причем для получения этого напряжения не должны применяться автотрансформаторы; или
- 2 питаются током, напряжение которого не превышает 250 В, от разделительных трансформаторов безопасности, питающих только одного потребителя; или
- 3 изготовлены в соответствии с принципом двойной изоляции.

1.2 Администрация может потребовать принятия дополнительных мер предосторожности в отношении переносного электрооборудования, используемого в тесных или исключительно сырых помещениях, где может существовать особая опасность, обусловленная проводимостью.

1.3 Все электрические аппараты должны быть изготовлены и установлены таким образом, чтобы при их нормальном обслуживании или прикосновении к ним они не вызывали травм.

2 Главный и аварийный распределительные щиты должны быть устроены так, чтобы обеспечивать удобный доступ персонала к аппаратам и оборудованию. Боковые и тыльные, а если необходимо, и лицевые стороны щитов должны быть снабжены надлежащим ограждением. Открытые токоведущие части, напряжение в которых по отношению к земле превышает напряжение, предписываемое Администрацией, не должны размещаться на лицевой стороне таких распределительных щитов. Там, где это необходимо, с лицевой и тыльной сторон щита должны предусматриваться токонепроводящие маты или решетки.

3.1 Система распределения тока, в которой корпус судна используется в качестве второго провода, не должна применяться на танкерах ни для каких целей, а на любом другом судне валовой вместимостью 1600 рег. т и более она не должна применяться для силовых, отопительных и осветительных цепей.

3.2 Требования пункта 3.1 не исключают применения в условиях, одобренных Администрацией, следующего:

- 1 катодных систем защиты с наложенным током;
- 2 ограниченных и местнозаземленных систем; или
- 3 устройств контроля уровня изоляции при условии, что ток утечки при самых неблагоприятных условиях не превышает 30 мА.

3.2-1 Для судов, построенных 1 октября 1994 года или после этой даты, требование пункта 3.1 не исключает применения ограниченных и местнозаземленных систем при условии, что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

3.3 Если корпус судна используется в качестве второго провода, все конечные ответвления, т.е. все цепи, подключенные после последнего защитного устройства, должны быть двухпроводными, при этом должны быть приняты специальные меры предосторожности, отвечающие требованиям Администрации.

4.1 Заземленные системы распределения тока не должны использоваться на танкерах. В исключительных случаях Администрация может разрешить на танкерах заземление нейтрального провода для силовых цепей переменного тока напряжением 3000 В (линейное напряжение) и более при условии, что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

4.2 В случае, когда применяется незаземленная первичная или вторичная система распределения тока для силовых, отопительных или осветительных цепей, должно быть предусмотрено устройство, обеспечивающее непрерывный контроль за уровнем изоляции относительно земли и подачу звукового или светового сигнала, указывающего на ненормально низкую величину изоляции.

4.3 Суда, построенные 1 октября 1994 г. 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 танкерах;
- 2 требование пункта 4.3.1 не исключает 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 ограничен

- не более чем 5 амперами как в обычном, так и в неисправном состоянии; или
- 2.2 ограниченных и местнозаземленных 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 среднеквадратическим напряжением 1000 В (линейное напряжение) и более, при условии, что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений."

5.1 Кроме случаев, допускаемых Администрацией в исключительных обстоятельствах, броня и металлическая оплетка всех кабелей должны 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 ухудшились их первоначальные свойства в отношении нераспространения пламени. Администрация может разрешить, когда это необходимо для определенных целей, использование кабелей специальных типов, таких, как радиочастотные, которые не отвечают упомянутому выше требованию.

5.3 Кабели и электропроводка, питающие ответственные или аварийные силовые цепи, а также освещение и внутрисудовую связь или сигнализацию, должны насколько это практически возможно прокладываться в обход камбузов, прачечных, машинных помещений категории 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 рекомендации, 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 переборки, который может быть вызван пожаром в смежном помещении.

* См. Рекомендации для прокладки кабеля для систем аварийно-предупредительной сигнализации и громкоговорящей связи, подлежащих разработке Организацией.

5.4 Если кабели, проложенные в опасных зонах, создают опасность пожара или взрыва в случае неисправности электрического происхождения в этих зонах, то должны быть приняты специальные меры предосторожности, отвечающие требованиям Администрации.

5.5 Кабели и провода должны быть установлены и закреплены таким образом, чтобы избежать перетирания или другого повреждения.

5.6 Подключение и соединение всех проводников должно быть выполнено таким образом, чтобы сохранялись первоначальные электрические и механические свойства кабеля, а также его свойства относительно нераспространения пламени и в случае необходимости огнестойкие свойства.

6.1 Каждая отдельная электрическая цепь должна быть защищена от короткого замыкания и от перегрузки, кроме случаев, предусмотренных правилами II-1/29 и 30, или случаев, когда Администрация может допустить исключение.

6.2 Номинальное значение или соответствующая установка устройства защиты от перегрузки для каждой цепи должны быть постоянно указаны в месте расположения защитного устройства.

7 Осветительная арматура должна быть устроена так, чтобы предотвратить повышение температуры, которое может повредить кабели и проводку, а также предотвратить чрезмерный нагрев окружающих материалов.

8 Все осветительные и силовые цепи, заканчивающиеся в угольном бункере или в грузовом помещении, должны быть снабжены многополюсными выключателями, устанавливаемыми вне этих помещений, для их отключения.

9.1 Аккумуляторные батареи должны быть соответствующим образом укрыты, а помещения, используемые главным образом для их размещения, должны иметь надлежащую конструкцию и эффективную вентиляцию.

9.2 Кроме случаев, предусмотренных в пункте 10, в этих помещениях не должно устанавливаться электрическое и другое оборудование, которое может явиться источником воспламенения воспламеняющихся паров.

9.3 Аккумуляторные батареи не должны размещаться в спальнях, кроме случаев, когда аккумуляторные батареи герметизированы в соответствии с требованиями Администрации.

10 Никакое электрическое оборудование не должно устанавливаться в помещениях, в которых возможно скопление воспламеняющихся смесей, включая помещения на танкерах, или в помещениях, предназначенных в основном для размещения аккумуляторных батарей, а также в малярных, кладовых для хранения ацетилена или в 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.

11 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 расположены как по горизонтали, так и по вертикали на практически возможно большем расстоянии друг от друга.

ЧАСТЬ Е - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ С ПЕРИОДИЧЕСКИ БЕЗВАХТЕННЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ

(Часть Е применяется к грузовым судам, за исключением правила II-1/54, которое относится к пассажирским судам)

Правило 46

Общие положения

1 Предусматриваемые устройства должны при всех условиях плавания, включая маневрирование, обеспечивать такой же уровень безопасности судов, как и на судах с вахтой в машинных помещениях.

2 Должны быть приняты отвечающие требованиям Администрации меры для обеспечения надежной работы оборудования и надлежащего порядка проведения регулярных осмотров и обычных проверок с целью обеспечения непрерывной надежной работы.

3 Каждое судно должно иметь отвечающее требованиям Администрации документальное подтверждение его годности к эксплуатации с периодическим безвахтенным обслуживанием машинных помещений.

Правило 47

Меры предосторожности против пожара

1 Должны быть предусмотрены средства своевременного обнаружения пожара и подачи сигналов тревоги при его возникновении:

- .1 в воздуховодах и газоходах (дымоходах) котлов; и
- .2 в продувочных полостях 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 цилиндром диаметром более 300 мм должны быть оборудованы датчиками концентрации масляного тумана в картере, или системой контроля температуры подшипников двигателя, или другими равноценными устройствами.

Правило 48

Защита от затопления

1 Расположение и системы контроля осушительных колодцев в машинных помещениях с периодическим 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 скапливающейся в течение безвахтенного периода.

2 Если осушительные насосы способны запускаться автоматически, должны быть предусмотрены средства,

указывающие на то, что поступление жидкости превышает производительность насоса или что насос включается в работу чаще, чем это предполагается при его нормальном режиме работы. В этих случаях могут допускаться осушительные колодцы меньшего размера, обеспечивающие сбор жидкости в течение приемлемого периода времени. Если предусматриваются осушительные насосы с автоматическим управлением, особое внимание следует уделять требованиям относительно предотвращения загрязнения нефтью.

3 Расположение органов управления любым клапаном, обслуживающим приемное отверстие забортной воды, отливное отверстие, расположенное ниже ватерлинии, или эжекторную систему 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 возможно только с одного поста, на котором допускается применение взаимосвязанных устройств управления. На каждом посту должна быть предусмотрена индикация, показывающая, с какого поста ведется управление 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.

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 системы из строя; до перехода на местное управление должны сохраняться заданные частота вращения и направление упора гребного винта, если только Администрация не сочтет это практически невозможным.

6 На ходовом мостике должны быть установлены указатели:

- .1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага; или
- .2 частоты вращения и положения лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага.

7 Число последовательных автоматических попыток при неудавшемся пуске должно быть ограничено, с тем чтобы сохранить достаточное давление пускового воздуха. Должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация, указывающая на низкое давление пускового воздуха, настроенная на давление, при котором еще сохраняется возможность пуска главных механизмов.

Правило 50

Связь

Должны быть предусмотрены надежные средства переговорной связи между центральным или, местным постом управления главными механизмами, ходовым мостиком и жилыми помещениями механиков.

Правило 51

Система аварийно-предупредительной сигнализации

1 Должна быть предусмотрена система аварийно-предупредительной сигнализации, указывающая на любую неисправность, требующую внимания. Система аварийно-предупредительной сигнализации должна:

- .1 обеспечивать подачу звукового сигнала в центральном или местном посту управления главными механизмами и визуальную индикацию каждого сигнала в 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 должна быть спроектирована таким образом, чтобы при отказе отдельных элементов обеспечивалась безопасность контролируемой установки; и
- .5 приводить в действие сигнализацию вызова механиков, требуемую правилом П-1/38, если аварийно-предупредительный сигнал не привлеч 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 его визуальной индикации. Аварийно-предупредительные сигналы должны подаваться до тех пор, пока они не будут приняты, а визуальная индикация каждого отдельного сигнала должна сохраняться до устранения неисправности, после чего система аварийно-предупредительной сигнализации должна автоматически переходить на 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 должна производиться, за исключением случаев, которые могут привести к я серьезному повреждению, полному выходу из строя или взрыву. Если предусмотрены устройства отключения защиты главных механизмов, должно быть исключено их непреднамеренное использование. Должны быть предусмотрены визуальные средства, показывающие, что устройство отключения защиты проведено 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 Основной источник электроэнергии должен отвечать следующим положениям

2.1 Если питание электроэнергией, как правило, обеспечивается одним генератором, должны быть предусмотрены соответствующие устройства для сброса на грузки с целью гарантированной непрерывности питания устройств и систем необходимых для обеспечения движения, управляемости, а также безопасность судна. На случай выхода из строя работающего генератора должны быть приняты надлежащие меры для автоматического пуска и подключения к главному распределительному щиту резервного генератора мощностью, достаточной для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна, с автоматическим вводом вспомогательных механизмов ответственного назначения и с соблюдением при этом в случае необходимости последовательности их включения. Администрация может освободить суда валовой вместимостью менее 1600 рег.т от выполнения этого требования, если она сочтет

это практически невозможным.

2.2 Если питание электроэнергией, как правило, обеспечивается несколькими генераторами, работающими одновременно и подключенными параллельно, то должны быть приняты меры, например сброс нагрузки, гарантирующие в случае выхода из строя одного из генераторов продолжение работы оставшихся генераторов без перегрузки для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна.

3 Если требуется резервирование других вспомогательных механизмов, необходимых для обеспечения движения судна, должны быть предусмотрены автоматические переключающие устройства.

4 Системы автоматического управления и аварийно-предупредительной сигнализации

4.1 Система управления должна быть такой, чтобы функционирование систем, необходимых для работы главных и вспомогательных механизмов, обеспечивалось с помощью необходимых автоматических устройств.

4.2 При автоматическом переключении должен подаваться аварийно-предупредительный сигнал.

4.3 Система аварийно-предупредительной сигнализации, отвечающая требованиям правила II-1/51, 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 относительно того, могут ли их машинные помещения иметь периодически безвахтенное обслуживание 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.

ГЛАВА II-2 КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

ЧАСТЬ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1 Применение
- 2 Основные принципы
- 3 Определения
- 4 Пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава
- 5 Стационарные газовые системы пожаротушения
- 6 Огнетушители
- 7 Средства пожаротушения в машинных помещениях
- 8 Стационарные системы пожаротушения низкократной пеной в машинных помещениях
- 9 Стационарные системы пожаротушения высокократной пеной в машинных помещениях
- 10 Стационарные системы пожаротушения водораспылением в машинных помещениях
- 11 Специальные меры в машинных помещениях
- 12 Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара
- 13 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара
- 13-1 Системы дымообнаружения путем забора проб воздуха

- 14 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием
- 15 Меры, связанные с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами
- 16 Системы вентиляции на судах, иных чем пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров
- 17 Снаряжение пожарного
- 18 Разное
- 19 Международное береговое соединение
- 20 Схемы противопожарной защиты
- 21 Готовность противопожарных средств к использованию
- 22 Допустимые замены

ЧАСТЬ В - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПАССАЖИРСКИХ СУДАХ

- 23 Конструкция
- 24 Главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны
- 25 Переборки внутри главной вертикальной зоны
- 26 Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих более 36 пассажиров
- 27 Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих не более 36 пассажиров
- 28 Пути эвакуации
- 29 Защита трапов и лифтов в жилых и служебных помещениях
- 30 Отверстия в перекрытиях класса «А»
- 31 Отверстия в перекрытиях класса «В»
- 32 Системы вентиляции
- 33 Окна и иллюминаторы
- 34 Ограничение применения горючих материалов
- 35 Детали конструкции
- 36 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара. Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализация обнаружения пожара.
- 37 Защита помещений специальной категории
- 38 Защита грузовых помещений, не являющихся помещениями специальной категории и предназначенных для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом
- 39 Стационарные средства пожаротушения в грузовых помещениях
- 40 Дозорная служба, системы обнаружения пожара, сигнализации громкоговорящей связи
- 41 Специальные требования к судам, перевозящим опасные грузы
- 41-1 Повышение требований к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров, построенным до 1 октября 1994 г.
- 41-2 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров, построенным до 1 октября 1994 г.

ЧАСТЬ С - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ГРУЗОВЫХ СУДАХ

- 42 Конструкция
- 43 Переборки в пределах жилых и служебных помещений
- 44 Огнестойкость переборок и палуб
- 45 Пути эвакуации
- 46 Защита трапов и шахт лифтов в жилых и служебных помещениях и постах у правления
- 47 Двери в огнестойких перекрытиях
- 48 Системы вентиляции
- 49 Ограничение применения горючих материалов
- 50 Детали конструкции
- 51 Меры, связанные с газообразным топливом, используемым для хозяйственных нужд
- 52 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара. Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара
- 53 Средства противопожарной защиты в грузовых помещениях
- 54 Специальные требования для судов, перевозящих опасные грузы

ЧАСТЬ D - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТАНКЕРАХ

- 55 Применение
- 56 Расположение и разделение помещений

- 57 Конструкция, переборки в пределах жилых и служебных помещений и детали конструкции
- 58 Огнестойкость переборок и палуб
- 59 Отвод газа, продувка, дегазация и вентиляция
- 60 Защита грузовых танков
- 61 Стационарные палубные системы пенотушения
- 62 Системы инертного газа
- 63 Грузовые насосные отделения

ГЛАВА II-2

КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА. ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

ЧАСТЬ А-ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1 *Применение*

1.1 Если специально не предусмотрено иное, данная глава применяется к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 1998 г. или после этой даты.

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 до, на, или после 1 июля 1998 г.;
- .3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудованное в пассажирское, считается пассажирским судном, построенным на дату начала такого переоборудования.

2 Если специально не предусмотрено иное, в отношении судов, построенных до 1 июля 1998 г.. Администрация должна обеспечить чтобы применимые требования главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененной резолюциями MSC.I(XLV). MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60). MSC.27(61) и MSC.31(63) были выполнены.

3.1 После ремонта, переоборудования, модификации и связанных с ними изменений в оборудовании все суда должны по меньшей мере отвечать требованиям, предъявлявшимся к ним до этого. Такие суда, если они построены до 1 июля 1998 г., должны, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным на 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, модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, суда должны отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным на 1 июля 1998 г. или после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

3.2 Несмотря на положения пункта 3.1, пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, на которых производился ремонт, переоборудование, модификация и связанные с ними изменения в оборудовании, должны удовлетворять следующему:

- .1 все представленные на эти суда материалы должны отвечать требованиям, применимым к судам, построенным на 1 октября 1994 г. или после этой даты; и
- .2 все виды ремонта, переоборудования, модификации и связанные с ним изменения в оборудовании, требующие замены материалов на 50 т более, кроме случаев, требуемых правилом II-2/41-1, должны отвечать требованиям, применимым к таким судам, построенным на 1 октября 1994 г. или после этой даты.

4.1 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 их выполнения требования 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.

4.2 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких, как паломники, Администрация государства, под флагом которого такие суда имеют право плавания, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований 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 г.; и
- .2 Правил, приложенных к Протоколу по требованиям, предъявляемым к помещениям пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки 1973 г.

Правило 2 *Основные принципы*

1 Настоящая глава имеет целью установить наиболее полные практически возможные требования к противопожарной защите, обнаружению и тушению пожара на судах.

2 В основе правил настоящей главы лежат следующие основные принципы, изложенные в этих правилах с учетом типа судов и потенциальной пожароопасности:

- .1 разделение судна на главные вертикальные 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 местах 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 паров воспламеняющихся грузов.

Правило 3 *Определения*

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное:

1 Негорючий материал есть материал, который при нагревании до температуры примерно 750° не горит и не выделяет горючих газов в количестве, достаточном для их самовоспламенения, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость. Любой другой материал считается горючим материалом.

2 Стандартное испытание на огнестойкость есть такое испытание, при котором соответствующие образцы переборок и палуб подвергаются нагреву испытательной печи при температурах, приблизительно соответствующих стандартной кривой "время - температура". Методы испытаний должны быть в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

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

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

- .1 должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала;
- .2 должны иметь соответствующие элементы жесткости;
- .3 их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения дыма и пламени в течение одночасового стандартного испытания на огнестойкость;
- .4 должны быть изолированы одобренными негорючими материалами так, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140°C по сравнению с

первоначальной и чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не повышалась более чем на 180°C по сравнению с первоначальной в течение указанного ниже времени.

класс «А-60»	— 60 минут,
класс «А-30»	— 30 минут,
класс «А-15»	— 15 минут,
класс «А-0»	— 0 минут.

.5 Администрация должна потребовать испытания прототипа переборки или палубы в соответствии с Кодексом по процедурам испытания н: огнестойкость, чтобы убедиться, что прототип отвечает вышеуказанным требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры.

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

- .1 их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения через них пламени в течение получасового стандартного испытания на огнестойкость;
- .2 должны иметь такую изоляцию, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140° С по сравнению с первоначальной и чтобы ни в одной точке, включая Соединения, температура не повышалась более чем на 225°C по сравнению с температурой в течение указанного ниже времени:

* См. Пересмотренную рекомендацию по методике испытаний судостроительных материалов на негорючесть, принятую резолюцией А.472(XII) Организации.

класс «В-15»	—15мин,
класс «В-0»	— 0 мин.

- .3 должны быть изготовлены из одобренных негорючих материалов; и все материалы, используемые для изготовления и установки перекрытий, должны быть негорючими, за исключением облицовки, применение которой может быть разрешено при условии, что она отвечает другим требованиям настоящей главы;
- .4 Администрация должна потребовать испытания прототипа перекрытия в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость чтобы убедиться, что прототип отвечает выше указанным требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры.

5 "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 другим требованиям настоящей главы.

6 "Непрерывные подволоки или зашивки класса «В»" есть такие подволоки или зашивки класса «В», которые заканчиваются только у перекрытий класса «А» или «В».

7 "Сталь или другой равноценный материал". Там, где встречаются слова "сталь или другой равноценный материал", "равноценный материал" означает любой негорючий материал, который сам по себе или благодаря покрывающей его изоляции к концу применимого огневого воздействия при стандартном испытании на огнестойкость обладает конструктивными свойствами и огнестойкостью, равноценными стали (например, алюминиевый сплав с соответствующей изоляцией).

8 Медленное распространение пламени означает, что поверхность, характеризующая подобным образом, в достаточной степени ограничивает распространение пламени, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

9 "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.

10 "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.

11 "Общественные помещения" есть те из жилых помещений, которые используются как залы, столовые, салоны и

другие подобные постоянно выгороженные помещения.

12 "Службные 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 другие подобные помещения, а также шахты, ведущие в эти помещения.

13 "Грузовые помещения" есть все помещения, используемые для перевозки грузов (включая грузовые танки для нефти), а также шахты, ведущие в эти помещения.

14 "Грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки" есть помещения, обычно не разделенные каким-либо образом на отсеки и простирающиеся по значительной части либо по всей длине судна, в которые грузы (в таре или навалом, находящиеся в железнодорожных вагонах или на автомобилях, на транспортных средствах, включая автомобильные и железнодорожные цистерны), на трейлерах, в контейнерах, на поддонах, в съемных танках, либо в подобных укрупненных местах или в других емкостях обычно загружаются или выгружаются из них в горизонтальном направлении.

15 "Открытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки" есть грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, открытые с обоих или с одного конца и снабженные достаточной естественной вентиляцией, эффективной по всей их длине, через постоянные отверстия в бортовой обшивке или подволоке, отвечающей требованиям Администрации.

16 "Закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки" есть грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, не являющиеся ни открытыми грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, ни открытыми палубами.

17 "Открытая палуба" есть палуба, полностью открытая воздействию окружающей среды сверху и не менее чем с двух сторон.

18 "Помещения специальной категории" есть выгороженные помещения, расположенные над или под палубой переборки и предназначенные для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом; в такие помещения автотранспорт может въезжать и выезжать из них своим ходом и в них имеют доступ пассажиры.

19 "Машинные помещения категории «А»" есть такие помещения и ведущие в них шахты, в которых расположены:

- .1 двигатели внутреннего сгорания, используемые как главные механизмы; или
- .2 двигатели внутреннего сгорания, используемые не как главные механизмы, если их суммарная мощность составляет не менее 375 кВт; или
- .3 любой котел, работающий на жидком топливе, или установка жидкого топлива.

20 "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.

21 "Установка жидкого топлива" означает 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/мм².

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

22-1 Центральный пост управления есть пост управления, в котором сосредоточены средства управления и индикации следующего:

- .1 стационарной системы сигнализации обнаружения пожара,
- .2 автоматической сплинкерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара,
- .3 панели индикации противопожарных дверей;
- .4 закрытия противопожарных дверей;

- .5 панели индикации водонепроницаемых дверей;
- .6 закрытия водонепроницаемых дверей;
- .7 вентиляторов;
- .8 сигнализации общей/пожарной тревоги;
- .9 системы связи, включая телефоны; и
- .10 микрофонов системы громкоговорящей связи."

22-2 "Центральный пост управления с постоянной вахтой" есть центральный пост управления, в котором непрерывно несет вахту ответственный член экипажа.

23 "Помещения, мебель и отделка которых представляет ограниченную пожароопасность" для целей применения правила II-2/26 есть помещения, мебель и отделка которых представляет ограниченную пожароопасность (будь то каюты, общественные помещения, кабинеты или жилые помещения других типов), в которых:

- .1 вся 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 вся незакрепленная мебель, такая, как кресла, диваны, столы, изготовлена с применением каркасов из негорючих материалов;
- .3 все драпировки, занавеси и другие подвешенные тканевые изделия противостоят распространению пламени не хуже, чем изделия из шерсти массой $0,8 \text{ кг/м}^2$, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.
- .4 все покрытия палуб имеют характеристики медленного распространения пламени;
- .5 все открытые поверхности переборок, зашивок и подволоков имеют характеристики медленного распространения пламени; и
- .6 вся обитая мебель удовлетворяет требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени *, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость; и
- .7 все спальные принадлежности удовлетворяют требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

* См. Рекомендацию по методике огневых испытаний обитой мебели, одобренную резолюцией А.652(16) Организации.

24 "Палуба переборок" есть самая верхняя палуба, до которой доведены поперечные водонепроницаемые переборки.

25 "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.

26 "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.

* См. Рекомендацию по методике испытаний для определения огнестойкости вертикально подвешенных тканевых изделий и пленок, принятую резолюцией А. 471 (XII) Организации с поправками в резолюции А.563 (14).

27 "Комбинированное судно" есть танкер, предназначенный для перевозки нефти наливом либо сухих грузов навалом.

28 "Сырая нефть" есть любая встречающаяся в естественном виде в недрах земли нефть, не зависимо от того, обработана она или нет с целью облегчения ее транспортировки, включая:

- .1 сырую нефть, из которой могли быть удалены некоторые фракции перегонки; и
- .2 сырую нефть, в которую могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

29 "Опасные грузы" есть грузы, упомянутые в правиле VII/2.

30 "Танкер-химовоз" есть танкер, построенный или приспособленный и используемый для перевозки наливом любого жидкого легковоспламеняющегося 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 приняты 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 приняты Организацией

смотря по тому, что применимо.

31 "Газовоз" есть танкер, построенный или приспособленный и используемый для перевозки наливом любого сжиженного газа или других легковоспламеняющихся 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 приняты Организацией; либо
- .2 в главе XIX Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, именуемого далее Кодекс по газовозам, принятого резолюцией A.328(DX) Ассамблеи Организации, с поправками, которые были или могут быть приняты Организацией смотря по тому, что применимо.

32 "Грузовая зона" есть часть судна, в которой находятся 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.

33 В отношении судов, построенных 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо определения главных вертикальных зон, представленного в пункте 9, применяется следующее определение:

главные вертикальные зоны есть зоны, на которые корпус, надстройка и рубки судна разделены перекрытиями класса "А", средняя длина и ширина которых на любой палубе не превышает, как правило, 40 м,"

34 "Пассажирское судно "ро-ро" есть пассажирское судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или с помещениями специальной категории, определенными в данном правиле.

34 Кодекс по процедурам испытания на огнестойкость означает Международный кодекс по применению процедур испытания на огнестойкость, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.61(67). с возможными поправками Организации, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

Правило 4

Пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава

(Пункты 3.3.2.5 и 7.1 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 На каждом судне должны быть предусмотрены пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава, отвечающие насколько это применимо требованиям настоящего правила.

2 Производительность пожарных насосов

2.1 Требуемые пожарные насосы должны обеспечивать подачу воды для борьбы с пожаром под давлением, указанным в пункте 4, в следующем количестве:

- .1 насосы на пассажирских судах - не менее двух третей того количества, которое обеспечивает осушительные насосы при откачке воды из трюмов; и
- .2 насосы на грузовых судах, иные чем любой аварийный насос, - не менее четырех третей того количества, которое обеспечивает согласно правилу II-1/21 каждый независимый осушительный насос при откачке воды из трюмов на пассажирском судне таких же размеров; однако нет необходимости, чтобы общая требуемая производительность пожарных насосов на каком-либо грузовом судне превышала 180 м³/ч.

2.2 Производительность каждого из требуемых пожарных насосов (иных чем любой аварийный насос, требуемый пунктом 3.3.2 для грузовых судов) должна составлять не менее 80% общей требуемой производительности, разделенной на минимальное количество требуемых пожарных насосов, но в любом случае не менее 25 м³/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, производительность дополнительных насосов должна отвечать требованиям Администрации.

3 Меры, связанные с пожарными насосами и пожарными магистралями

3.1 На судах должны быть предусмотрены пожарные насосы с независимыми приводами в следующем количестве:

- .1 на пассажирских судах валовой вместимостью 4000 рег.т и более по меньшей мере 3
- .2 на пассажирских судах валовой вместимостью менее 4000 рег.т и на грузовых судах валовой вместимостью 1000 рег.т и более по меньшей мере 2
- .3 на грузовых судах валовой вместимостью менее 1000 рег.т в соответствии с требованиями Администрации

3.2 Санитарные, балластные, и осушительные насосы или насосы общего назначения могут рассматриваться как пожарные насосы при условии, что они обычно не используются для перекачки топлива, а если иногда их используют для передачи или перекачки топлива, должны быть предусмотрены соответствующие переключающие устройства.

3.3 Расположение приемных кингстонов, пожарных насосов и их источников энергии должно быть таким, чтобы:

- .1 на пассажирских судах валовой вместимостью 1000 рег.т и более пожар в любом из отсеков не мог вывести из строя все пожарные насосы;
- .2 на грузовых судах валовой вместимостью 2000 рег.т и более, если пожар в любом из отсеков может вывести из строя все насосы, имелось другое средство, состоящее из стационарного аварийного насоса с независимым приводом, который должен обеспечивать подачу двух струй воды в соответствии с требованиями Администрации. Этот насос и его расположение должны отвечать следующим требованиям:
 - .2.1 производительность насоса должна быть не менее 40% общей производительности пожарных насосов, требуемой настоящим правилом, и в любом случае не менее 25 м³/ч;
 - .2.2 в случае, если насос подает количество воды, требуемое пунктом 3.3.2.1, давление в любом кране должно быть не менее минимального, указанного в пункте 4.2;
 - .2.3 любой источник энергии с дизельным приводом, питающий насос, должен быть способен легко запускаться вручную из холодного состояния, вплоть до температуры 0°С. Если это практически невозможно или если предполагается возможность более низких температур, необходимо рассмотреть возможность установки и эксплуатации приемлемых для Администрации средств подогрева, обеспечивающих быстрый пуск. Если ручной пуск практически невозможен, Администрация может разрешить применение других средств пуска. Эти средства должны быть такими, чтобы источник энергии с дизельным приводом мог запускаться по меньшей мере 6 раз в течение 30 мин и по меньшей мере дважды в течение первых 10 мин;
 - .2.4 любая расходная топливная цистерна должна содержать достаточное количество топлива, обеспечивающее работу насоса при полной нагрузке в течение по меньшей мере 3 ч; за пределами помещения с главными механизмами должны иметься достаточные запасы топлива, обеспечивающие работу насоса при полной нагрузке дополнительно в течение 15ч.
 - .2.5 в условиях крена, дифферента, бортовой и килевой качки, которые могут возникнуть в процессе эксплуатации, общая высота всасывания и чистая положительная высота всасывания насоса должны быть такими, чтобы выполнялись требования пунктов 3.3.2, 3.3.2.1, 3.3.2.2 и 4.2 настоящего правила;
 - .2.6 конструкции, ограничивающие помещение, в котором находится пожарный насос, должны быть изолированы в соответствии со стандартом конструктивной противопожарной защиты, эквивалентным тому, который требуется правилом II-2/44 для поста управления;
 - .2.7 не допускается наличие доступа непосредственно из машинного помещения в помещение, в котором находятся аварийный пожарный насос и его источник энергии. В случаях, когда это практически невозможно, Администрация может допустить такое расположение, при котором доступ осуществляется через тамбур, обе двери которого являются самозакрывающимися, либо через водонепроницаемую дверь, управление которой возможно из 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 находятся аварийный пожарный насос и его источник энергии;
 - .2.8 вентиляция помещения, в котором находится независимый источник энергии аварийного пожарного насоса, должна предотвращать, насколько это практически осуществимо возможность проникновения или всасывания в это помещение дыма в случае пожара в машинном помещении;
 - .2.9 суда, построенные 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо положений пункта 3.3.2.6, должны отвечать следующим требованиям:
 - помещение, в котором находится пожарный насос, не должно примыкать к границам машинных помещений

категории А или к тем помещениям, в которых находятся главные пожарные насосы. Там, где вышеуказанное практически невозможно, общая переборка между этими двумя помещениями должна иметь изоляцию, соответствующую стандарту конструктивной противопожарной защиты, эквивалентному требуемому для постов управления а правиле 44.

- 3 на пассажирских судах валовой вместимостью менее 1000 рег.т и на грузовых судах валовой вместимостью менее 2000 рег.т, если пожар в любом из отсеков может вывести из строя все насосы, имелись другие средства подачи воды для борьбы с пожаром, отвечающие требованиям Администрации;
- 3.1 для судов, построенных 1 октября 1994 г. или после этой даты, альтернативным средством, предусмотренным в соответствии с положениями пункта 3.3.3, должен быть аварийный пожарный насос с независимым приводом от источника энергии. Источник энергии насоса и кингстон насоса должны находиться за пределами машинного помещения.
- 4 кроме того, на грузовых судах, на которых другие насосы, такие, как насосы общего назначения, осушительные, балластные и т.д., расположены в машинном помещении, были приняты меры, обеспечивающие, чтобы по меньшей мере один из этих насосов, имеющий производительность и давление, требуемые пунктами 2.2 и 4.2, мог подавать воду в пожарную магистраль.

3.4 Меры, обеспечивающие постоянную готовность подачи воды, должны:

- 1 для пассажирских судов валовой вместимостью 1000 рег.т и более быть такими, чтобы от любого пожарного крана во внутренних помещениях можно было немедленно подать по меньшей мере одну эффективную струю воды и чтобы была обеспечена непрерывная подача воды путем автоматического пуска требуемого пожарного насоса;
- 2 для пассажирских судов валовой вместимостью менее 1000 рег.т и для грузовых судов отвечать требованиям Администрации;
- 3 для грузовых судов, когда в их машинных помещениях имеет место периодически безвахтенное обслуживание или когда для несения вахты требуется только один человек, обеспечивать немедленную подачу воды от пожарной магистрали под соответствующим давлением либо путем дистанционного пуска одного из главных пожарных насосов с ходового мостика и с поста управления системами пожаротушения, если таковой имеется, либо путем постоянного поддержания давления в пожарной магистрали одним из главных пожарных насосов, кроме случаев, когда Администрация может отказаться от выполнения этого требования на грузовых судах валовой вместимостью менее 1600 рег.т, если расположение доступа в машинное помещение делает это излишним;
- 4 для пассажирских судов, если их машинные помещения в соответствии с правилом II-1/54 имеют периодически безвахтенное обслуживание, Администрация должна определить требования, касающиеся стационарной системы пожаротушения водой для таких помещений, эквивалентные требованиям, предъявляемым к системе для машинных помещений с обычной вахтой.

3.5 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 способствовать предотвращению возникновения чрезмерного давления в любой части пожарной магистрали.

3.6 На танкерах с целью сохранения в случае пожара или взрыва целостности пожарной магистрали, на ней должны быть установлены отсечные клапаны в носовой части юта в защищенном месте и на палубе грузовых танков с интервалами не более 40 м.

4 Диаметр пожарной магистрали и давление в ней

4.1 Диаметр пожарной магистрали и ее отростков должен быть достаточным для эффективного распределения воды при максимально требуемой подаче двух одновременно работающих пожарных насосов; однако на грузовых судах достаточно, чтобы такой диаметр обеспечивал подачу только $140\text{ м}^3/\text{ч}$.

4.2 Если два насоса одновременно подают через указанные в пункте 8 стволы количество воды, указанное в пункте 4.1, через любые смежные краны, то во всех кранах должно поддерживаться следующее минимальное давление:

пассажирские суда:

валовой вместимостью 4000 рег.т и более 0,31Н/мм

валовой вместимостью 1000 рег.т и более, 0,27Н/мм

но менее 4000 рег.т

валовой вместимостью менее 1000 рег.т в соответствии с требованиями Администрации

грузовые суда:

валовой вместимостью 6000 рег.т и более 0,27 Н/мм

валовой вместимостью 1000 рег.т и более, но менее 6000 рег.т 0,25 Н/мм

валовой вместимостью менее 1000 рег.т в соответствии с требованиями Администрации

4.2.1 Пассажирские суда, построенные 1 октября. 1994 г. или после этой даты, вместо положений пункта 4.2, должны отвечать следующим требованиям:

если два насоса одновременно подают воду через указанные в пункте 8 стволы и краны для обеспечения подачи количества воды, указанного в п.4.1, то во всех кранах должно поддерживаться минимальное давление 0,4 Н/мм² для судов валовой вместимостью 4000 рег.т и более и 0,3Н/мм² для судов валовой вместимостью менее 4000 рег.т.

4.3 Максимальное давление в любом кране не должно превышать давления, при котором возможно эффективное управление пожарным рукавом.

5 Количество и размещение кранов

5.1 Количество и размещение 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 грузового помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или любого помещения специальной категории, причем в последнем случае до любой его части должны доставать две струи, подаваемые по цельным рукавам. Кроме того, такие краны должны располагаться у входов в защищаемые помещения.

5.2 На пассажирских судах количество и размещение кранов в жилых, служебных и машинных помещениях должны быть такими, чтобы можно было выпад-нить требования пункта 5.1, когда все водонепроницаемые двери и все двери в переборках главных вертикальных зон закрыты.

5.3 Если на пассажирском судне в машинное помещение категории «А» предусматривается доступ на нижнем уровне из примыкающего туннеля гребного вала, то вне машинного помещения, но вблизи от входа в него должно быть предусмотрено два крана. Если такой доступ предусмотрен из других помещений, то в одном из этих помещений у входа в машинное помещение категории «А» должно быть предусмотрено два крана. Это требование может не применяться, если туннель или смежные помещения не являются частью пути эвакуации.

6 Трубопроводы и краны

6.1 Для изготовления пожарных магистралей и кранов не должны использоваться материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, если они не защищены надлежащим образом. Трубопроводы и краны должны быть расположены так, чтобы к ним можно было легко присоединить пожарные рукава. Расположение трубопроводов и кранов должно исключать возможность их замерзания. На судах, которые могут перевозить палубный груз, размещение кранов должно быть таким, чтобы обеспечивался постоянный легкий доступ к ним, а трубопроводы должны быть проложены настолько это практически возможно так, чтобы избежать опасности их повреждения грузом. Если на судне рукав и ствол предусматриваются не для каждого крана, должна быть обеспечена полная взаимозаменяемость соединительных головок и стволов.

120

6.2 Для обслуживания каждого пожарного рукава должен быть предусмотрен клапан, с тем чтобы любой пожарный рукав можно было отсоединять при работающих пожарных насосах.

6.3 Разобщительные клапаны для отключения участка пожарной магистрали, расположенного в машинном помещении, в котором находится главный пожарный насос или насосы, от остальной части пожарной магистрали

должны устанавливаться в легко доступном и удобном месте за пределами машинных помещений. Расположение пожарной магистрали должно быть таким, чтобы при закрытых разобцительных клапанах ко всем судовым кранам, кроме тех, которые расположены в вышеупомянутом машинном помещении, могла подаваться вода от пожарного насоса, расположенного за пределами этого машинного помещения, по трубопроводам, проходящим вне его. В порядке исключения Администрация может допустить, чтобы короткие участки всасывающего и напорного трубопроводов аварийного пожарного насоса проходили через машинное помещение, если прокладка их в обход машинного помещения практически невозможна, при условии, что целостность пожарной магистрали будет обеспечена путем помещения трубопроводов в прочный стальной кожух.

7 Пожарные рукава

7.1 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. Пожарные рукава из износостойкого материала должны быть предусмотрены на судах, построенных на 1 февраля 1992 г. или после этой даты, и на судах, построенных до 1 февраля 1992 г., при замене существующих пожарных рукавов. Наибольшая длина рукавов должна отвечать требованиям Администрации. 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 находиться на видных местах вблизи кранов или соединений в постоянной готовности к использованию. Кроме того, во внутренних помещениях пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров, пожарные рукава должны быть постоянно подсоединены к кранам.

7.2 Суда должны быть снабжены пожарными рукавами, количество и диаметр которых должны отвечать требованиям Администрации.

7.3 На пассажирских судах для каждого крана, требуемого в пункте 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.

7.4.1 На грузовых судах валовой вместимостью 1000 рег.т и более количество пожарных рукавов определяется из расчета, что на каждые 30 м длины судна должен быть предусмотрен один рукав кроме того, должен быть предусмотрен один запасной рукав. Однако в любом случае общее количество пожарных рукавов должно быть не менее пяти. В это число не входят любые рукава, требуемые в машинных или котельных отделениях. Администрация может потребовать увеличить количество рукавов с тем, чтобы было обеспечено достаточное количество доступных рукавов с учетом типа судна и характера перевозок, которыми оно занято.

7.4.2 На грузовых судах валовой вместимостью менее 1000 рег.т количество пожарных рукавов должно отвечать требованиям Администрации.

8 Стволы

8.1 Для целей настоящей главы стандартные диаметры насадок стволов должны равняться 12, 16 и 19мм или быть как можно более близкими к этим размерам. По усмотрению Администрации могут допускаться насадки большего диаметра.

8.2 В жилых и служебных помещениях нет необходимости применять насадки диаметром более 12 мм.

8.3 В машинных помещениях и на открытых палубах диаметр насадок должен обеспечивать подачу максимально возможного количества воды двумя струями от насоса наименьшей производительности под давлением, указанным в пункте 4, при этом нет необходимости применять насадки диаметром более 19 мм.

8.4 Все стволы должны быть одобренного комбинированного типа (т. е. дающие как распыленную, так и компактную струю) и снабжены запорными вентилями.

9 Размещение и установка водяных насосов и т.д., предназначенных для других систем пожаротушения

Насосы, необходимые для подачи воды к другим системам пожаротушения, требуемым в настоящей главе, их источники энергии, а также их органы управления должны устанавливаться за пределами 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.

Стационарные газовые системы пожаротушения

1 Общие положения

1.1 Не допускается применение огнетушащего вещества, которое, по мнению Администрации, само по себе или в предполагаемых условиях применения выделяет токсичные газы в опасном для человека количестве.

1.2 На трубах, необходимых для подачи огнетушащего вещества в защищаемые помещения, должны быть установлены запорные клапаны, имеющие маркировку, ясно указывающую помещения, в которые идут эти трубы. Должны быть приняты соответствующие меры для предотвращения возможности случайного пуска огнетушащего вещества в какое-либо помещение. Если грузовое помещение, оборудованное газовой системой пожаротушения, используется в качестве пассажирского, на все время такого использования этого помещения трубы, подводящие газ, должны быть заглушены.

1.3 Расположение распределительного трубопровода огнетушащего вещества и размещение выпускных сопел должны быть такими, чтобы обеспечивалось равномерное распределение огнетушащего вещества.

1.4 Должны быть предусмотрены средства закрытия всех отверстий, через которые в защищаемое помещение может поступать воздух или из защищаемого помещения может выходить газ.

1.5 Если объем свободного воздуха, содержащегося в воздухохранителях любого помещения, таков, что его выпуск в это помещение при пожаре может серьезно повлиять на эффективность стационарной системы пожаротушения, Администрация должна потребовать обеспечения дополнительного количества огнетушащего вещества.

1.6 Должны быть предусмотрены средства автоматической подачи звукового сигнала, предупреждающего о пуске огнетушащего вещества в любое помещение, в котором обычно работает или в которое имеет доступ персонал. Сигнал должен подаваться перед пуском вещества в течение достаточного периода времени.

1.7 Средства управления любой стационарной газовой системой пожаротушения должны быть легко доступны, просты в эксплуатации и быть расположены в возможно меньшем количестве мест, которые вероятно не будут отрезаны пожаром в защищаемом помещении. В каждом месте должны иметься четкие инструкции, касающиеся эксплуатации системы с учетом безопасности персонала.

1.8 Автоматический пуск огнетушащего вещества не должен допускаться, кроме случаев, когда это разрешается пунктом 3.3.5, и случаев применения местных автоматических установок, упомянутых в пунктах 3.4 и 3.5.

1.9 Если огнетушащее вещество требуется для защиты более чем одного помещения, нет необходимости, чтобы его количество было больше максимально требуемого для любого защищаемого таким образом помещения.

1.10 Кроме случаев, когда пунктами 3.3 - 3.5 разрешается иное, резервуары под давлением, требуемые для хранения иного огнетушащего вещества, чем пар, должны размещаться за пределами защищаемых помещений в соответствии с пунктом 1.13.

1.11 Должны быть предусмотрены средства для безопасной проверки экипажем количества вещества в резервуарах.

1.12 Резервуары для хранения огнетушащего вещества и относящиеся к ним элементы под давлением должны быть спроектированы в соответствии с кодексами практики для сосудов под давлением, отвечающими требованиям Администрации, с учетом их расположения и максимальной температуры окружающей среды, возможной в условиях эксплуатации.

1.13 В случаях, когда огнетушащее вещество хранится за пределами защищаемого помещения, оно должно храниться в кладовой, расположенной в безопасном и легко доступном месте и имеющей эффективную вентиляцию, отвечающую требованиям Администрации. Любой вход атакуемую кладовую должен быть предпочтительно с открытой палубы и в любом случае быть не зависимым от защищаемого помещения. Входные двери должны открываться наружу, а переборки и палубы, включая двери и другие средства закрытия любого отверстия в них, которые образуют границы между такими кладовыми и примыкающими к ним выгороженными помещениями, должны быть газонепроницаемыми. Для целей применения таблиц огнестойкости, приводимых в правилах II-2/26, 27, 44 и 58, такие кладовые рассматриваются как посты управления.

1.14 Запасные части для системы должны храниться на борту судна и отвечать требованиям Администрации.

2 Системы углекислотного тушения

2.1 Для грузовых помещений, если не предусмотрено иное, количество имеющегося углекислого газа должно быть достаточным для получения минимального объема свободного газа, равного 30% валового объема наибольшего грузового помещения судна, защищаемого таким образом.

2.2 Для машинных помещений количество имеющегося углекислого газа должно быть достаточным для получения минимального объема свободного газа, равного большему из следующих объемов:

- .1 40% валового объема наибольшего машинного помещения, защищаемого таким образом, за исключением объема части шахты, расположенной выше уровня, на котором площадь горизонтального сечения шахты равна или меньше 40% площади горизонтального сечения самого помещения, измеренного посередине между настилом второго дна и низом шахты; или
- .2 35% валового объема наибольшего защищаемого машинного помещения, включая шахту.

Однако для грузовых судов валовой вместимостью менее 2000 рег.т приводимые проценты могут быть снижены до 35 и 30% соответственно; кроме того, если два или более машинных помещения не полностью отделены друг от друга, они рассматриваются как образующие одно помещение.

2.3 Для целей настоящего пункта объем свободного углекислого газа должен определяться из расчета $0,56 \text{ м}^3/\text{кг}$.

2.4 Система стационарных трубопроводов для машинных помещений должна обеспечивать подачу в помещение 85% газа в пределах 2 мин.

2.5 Системы углекислого газа, установленные 1 октября 1994 года или после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:

- .1 должны быть предусмотрены два отдельных средства управления подачей углекислого газа в защищаемое помещение и для обеспечения срабатывания сигнализации о пуске газа. Одно должно использоваться для выпуска газа из резервуаров для его хранения. Другое должно использоваться для открытия клапана на трубопроводе, осуществляющем подачу газа в защищаемое помещение;
- .2 эти два средства управления должны находиться внутри шкафа, легко определяемого для конкретного защищаемого помещения. Если шкаф со средством управления закрывается на замок, ключ от шкафа должен находиться в футляре с разбивающейся крышкой на видном месте рядом со шкафом.

3 Система тушения галоидированными углеводородами *

3.1 Использование галоидированных углеводородов в качестве огнетушащих веществ допускается лишь в машинных помещениях, насосных помещениях и в грузовых помещениях, предназначенных только для перевозки транспортных средств без груза. Новые установки систем галоидированных углеводородов запрещаются на всех судах."

3.2 В случаях, когда галоидированные углеводороды применяются в качестве огнетушащих веществ в системах объемного тушения:

- .1 система должна предусматривать лишь ручное включение привода пускового устройства;
- .2 если требуется, чтобы запас галоидированного углеводорода обеспечивал защиту более чем одного помещения, устройства для его хранения и пуска должны быть такими, чтобы обеспечивалось выполнение требований пунктов 3.2.9 и 3.2.10 соответственно;
- .3 должны быть предусмотрены средства автоматической остановки всех вентиляторов, обслуживающих защищаемое помещение, перед пуском огнетушащего вещества;
- .4 должны быть предусмотрены средства закрытия вручную всех заслонок в системе вентиляции, обслуживающей защищаемое помещение;
- .5 конструкция устройства для подачи огнетушащего вещества должна быть такой, чтобы минимальное количество вещества, требуемое для грузовых или машинных помещений пунктами 3.2.9 и 3.2.10 соответственно, могло быть в основном подано в пределах номинального периода времени - 20 с, исходя из того, что вещество подается в жидком состоянии;
- .6 конструкция системы должна предусматривать ее работу в пределах температурного диапазона, отвечающего требованиям Администрации;
- .7 подача огнетушащего вещества не должна создавать опасности для персонала, занятого техническим обслуживанием оборудования или использующего обычные трапы, ведущие в помещение, или пути эвакуации из него;
- .8 должны быть предусмотрены средства для безопасной проверки экипажем давления в резервуарах;
- .9 количество огнетушащего вещества для грузовых помещений, предназначенных только для перевозки

транспортных средств без груза, должно рассчитываться в соответствии с таблицей 5.1. Это количество должно основываться на валовом объеме защищаемого помещения. Количество галона 1301 и галона 1211 должно рассчитываться на основе соотношения объемов, а для галона 2402 за основу берется масса огнетушащего вещества на единицу объема:

ТАБЛИЦА 5.1

Галон	Минимум	Максимум
1301 1211 2402	5% 5%	0,23 кг/м ³ 7% 5,5% 0,30 кг/м ³

.10 количество огнетушащего вещества для машинных помещений должно рассчитываться в соответствии с таблицей 5.2. Это количество должно основываться на валовом объеме помещения, исходя из минимальной концентрации, и на чистом объеме помещения, включая шахту, исходя из максимальной концентрации. Количество галона 1301 и галона 1211 должно рассчитываться на основе соотношения объемов, а для галона 2402 за основу берется масса огнетушащего вещества на единицу объема:

ТАБЛИЦА 5.2

Галон	Минимум	Максимум
1301 1211 2402	4,25% 4,25%	0,20 кг/м ³ 7% 5,5% 0,30 кг/м ³

.11 для целей пунктов 3.2.9 и 3.2.10 объем галона 1301 должен определяться из расчета 0,16 м/кг, а объем галона 1211-из расчета 0,14 м³/кг.

3.3 В защищаемом машинном помещении может храниться лишь галон 1301. Резервуары должны быть распределены по одному по всему этому помещению; при этом должны выполняться следующие требования:

1. должно быть предусмотрено ручное включение привода пускового устройства с места, расположенного за пределами защищаемого помещения. Для пуска огнетушащего вещества должны быть предусмотрены дублированные источники энергии, расположенные за пределами защищаемого помещения и находящиеся в состоянии немедленной готовности, однако в случае машинных помещений один из источников энергии может располагаться внутри защищаемого помещения;
2. должен осуществляться контроль электрических цепей, ведущих к резервуарам, с целью обнаружения неисправностей и потери питания. Должны быть предусмотрены световая и звуковая сигнализации, указывающие на неисправности и потерю питания;
3. пневматические или гидравлические пусковые трубопроводы, ведущие к резервуарам, должны быть дублированными. Должен осуществляться контроль источников давления газа или жидкости с целью обнаружения падения давления. Должны быть предусмотрены световая и звуковая сигнализации, указывающие на падение давления;
4. в пределах защищаемого помещения электрические цепи, необходимые для пуска системы, должны быть выполнены термостойкими кабелями, например кабелями с минеральной изоляцией или равноценными им. Трубопроводы, необходимые для гидравлического или пневматического пуска системы, должны изготавливаться из стали или другого равноценного термостойкого материала, отвечающего требованиям Администрации;
5. каждый резервуар под давлением должен быть оборудован автоматическим выпускным устройством, которое при повышении давления безопасно выпускало бы содержимое резервуара в защищаемое помещение в случае, если резервуар окажется под воздействием огня при не введенной в действие системе;
6. расположение резервуаров, электрических кабелей и трубопроводов, необходимых для пуска любой системы, должно быть таким, чтобы в случае повреждения любого одного пускового трубопровода или кабеля в результате пожара или взрыва в защищаемом помещении, т.е. в случае единичного отказа, по меньшей мере две трети количества огнетушащего вещества, требуемого для этого помещения пунктами 3.2.9 или 3.2.10, могло быть подано с учетом требования о равномерном распределении вещества по всему помещению. Расположение резервуаров, кабелей и трубопроводов систем для помещений, для которых необходим лишь один или два резервуара, должно отвечать требованиям Администрации;
7. на любом резервуаре под давлением должно иметься не более двух выпускных сопел, а максимальное количество огнетушащего вещества в каждом резервуаре должно отвечать требованиям Администрации с учетом требования о равномерном его распределении по всему помещению;
8. должен осуществляться контроль резервуаров с целью обнаружения падения в них давления в результате

утечки и выпуска. В защищаемой зоне и на ходовом мостике или в помещении, в котором сосредоточены средства управления системами пожаротушения, должны быть предусмотрены световая и звуковая сигнализации, указывающие на падение давления в резервуарах; однако для грузовых помещений сигнализация требуется лишь на ходовом мостике или в помещении, в котором сосредоточены средства управления системами пожаротушения.

3.4 В дополнение к любой требуемой стационарной системе пожаротушения и независимо от нее могут быть допущены местные автоматические стационарные установки пожаротушения, содержащие галон 1301 или галон 1211, устанавливаемые в выгороженных зонах высокой пожароопасности в пределах машинных помещений, при условии выполнения следующих требований:

- .1 помещение, в котором предусматривается такая дополнительная местная защита, следует предпочтительнее располагать на одном рабочем уровне и на том же уровне, на котором расположен доступ в это помещение. По усмотрению Администрации может допускаться более одного рабочего уровня при условии, что доступ предусматривается на каждом уровне;
- .2 размер помещения, а также расположение доступов в него и находящихся в нем механизмов должны быть такими, чтобы из любой точки помещения его можно было покинуть не более чем за 10 с;
- .3 снаружи у каждого доступа в машинное помещение, а также на ходовом мостике или в помещении, в котором сосредоточены средства управления системами пожаротушения, должны быть предусмотрены световая и звуковая сигнализации, указывающие на срабатывание любой установки;
- .4 снаружи каждого доступа в помещение должно иметься предупреждение о том, что в помещении находится одна или более автоматических установок пожаротушения, с указанием используемого огнетушащего вещества;
- .5 выпускные сопла должны располагаться таким образом, чтобы подача огнетушащего вещества не создавала опасности для персонала, использующего обычные трапы, ведущие в помещение, пути эвакуации из него. Должны также быть приняты меры для защиты персонала, занятого техническим обслуживанием механизмов, от случайной подачи огнетушащего вещества;
- .6 конструкция установок пожаротушения должна предусматривать их работу в пределах температурного диапазона, отвечающего требованиям Администрации;
- .7 должны быть предусмотрены средства для безопасной проверки экипажем давления в резервуарах;
- .8 общее количество огнетушащего вещества в местных автоматических установках должно быть таким, чтобы при температуре 20°C концентрация галона 1301 не превышала 7%, а концентрация галона 1211 не превышала 5,5%, исходя из чистого объема выгороженного помещения. Настоящее требование применяется при срабатывании либо местной автоматической установки, либо стационарной системы, установленной в соответствии с пунктом 3.2, но не при их совместном срабатывании. Объем галона 1301 должен определяться из расчета 0,16 м³/кг, а объем галона 1211-из расчета 0,14 м³/кг;
- .9 установка должна разряжаться в течение 10 с или менее, исходя из того, что огнетушащее вещество подается в жидком состоянии;
- .10 расположение местных автоматических установок пожаротушения должно быть таким, чтобы их пуск не приводил к прекращению подачи электроэнергии или к снижению маневренных качеств судна.

3.5 В дополнение к любой требуемой стационарной системе пожаротушения и независимо от нее могут быть допущены автоматические установки пожаротушения, описанные в пункте 3.4, устанавливаемые в машинных помещениях над оборудованием с высокой пожароопасностью, при условии выполнения требований пунктов 3.4.3 - 3.4.6, 3.4.9 и 3.4.10, а также следующих требований:

- .1 количество огнетушащего вещества в местных автоматических установках должно быть таким, чтобы при их одновременном срабатывании концентрация паров в воздухе при температуре 20°C не превышала 1,25%, исходя из валового объема машинного помещения;
- .2 объем галона 1301 должен определяться из расчета 0,16 м³/кг, а объем галона 1211-из расчета 0,14 м³/кг.

4 Системы пожаротушения паром

Как правило, Администрация не должна допускать применения пара в качестве огнетушащего вещества в стационарных системах пожаротушения. Если же применение пара допущено Администрацией, он должен применяться только в ограниченных зонах в дополнение к требуемому огнетушащему веществу, причем паропроизводительность котла или котлов, обеспечивающих подачу пара, должна быть не менее 1,0 кг в час на каждые 0,75 м³ валового объема наибольшего из защищаемых таким образом помещений. В дополнение к указанным выше требованиям эти системы во всех отношениях должны быть такими, как определит Администрация.

5 Другие газовые системы пожаротушения

5.1 Если в качестве огнетушащего вещества на судне вырабатывается и применяется иное чем углекислый газ, галогенированные углеводороды или пар, допускаемый пунктом 4, это вещество должно быть газообразным продуктом сгорания топлива, в котором содержание кислорода, окиси углерода, коррозионных элементов и каких-либо твердых горючих частиц должно быть сведено к допустимому минимуму.

5.2 Если такой газ применяется в качестве огнетушащего вещества в стационарной системе пожаротушения для защиты машинных помещений, система должна обеспечивать защиту, равноценную той, которая обеспечивается стационарной системой, использующей в качестве огнетушащего вещества углекислый газ.

5.3 Если такой газ применяется в качестве огнетушащего вещества в стационарной системе пожаротушения для защиты грузовых помещений, должно быть обеспечено количество газа, достаточное для получения ежечасно на протяжении 72 ч объема свободного газа, равного по меньшей мере 25% валового объема наибольшего из защищаемых таким образом помещений.

Правило 6 *Огнетушители*

1 Все огнетушители должны быть одобренных типов и конструкций.

1.1 Вместимость требуемых переносных жидкостных огнетушителей должна быть не более 13,5 л и не менее 9 л. Другие огнетушители должны быть по меньшей мере быть также переносными, как жидкостный огнетушитель вместимостью 13,5 л, и обладать эффективностью, по меньшей мере равноценной эффективности жидкостного огнетушителя вместимостью 9 л.

1.2 Равноценность огнетушителей определяется Администрацией.

2 Количество предусматриваемых запасных зарядов должно соответствовать требованиям, устанавливаемым Администрацией.

3 Не допускается применение огнетушителей с огнетушащим веществом, которое, по мнению Администрации, само по себе или в предполагаемых условиях применения выделяет токсичные газы в опасном для человека количестве.

4 Переносной пенный комплект должен состоять из пенообразующего ствола эжекторного типа, подключаемого к пожарной магистрали с помощью пожарного рукава, переносной емкости, содержащей не менее 20 л пенообразователя, и одной запасной емкости. Ствол должен обеспечивать образование эффективной пены, пригодной для тушения горящей нефти, и иметь производительность по меньшей мере 1,5 м³/мин.

5 Огнетушители должны периодически осматриваться и подвергаться испытаниям, которые может потребовать Администрация.

6 Один из переносных огнетушителей, предназначенных для применения в каком-либо помещении, должен быть установлен у входа в это помещение.

7 Жилые и служебные помещения, а также посты управления должны быть снабжены достаточным количеством переносных огнетушителей соответствующих типов, отвечающих требованиям Администрации. На судах валовой вместимостью 1000 рег.т и более должно иметься по меньшей мере пять переносных огнетушителей.

Правило 7 *Средства пожаротушения в машинных помещениях*

1 Помещения, в которых расположены котлы, работающие на жидком топливе, или установки жидкого топлива

1.1 Машинные помещения категории А, в которых расположены котлы, работающие на жидком топливе, или установки жидкого топлива, должны быть оборудованы одной из следующих стационарных систем пожаротушения:

- .1 газовой системой, отвечающей положениям правила II-2/5;
- .2 системой тушения высокократной пеной, отвечающей положениям правила II-2/9;
- .3 системой водораспыления, отвечающей положениям правила II-2/10.

В каждом случае, если машинное и котельное отделения не полностью отделены друг от друга или если жидкое топливо из котельного отделения может перетекать в машинное, такие машинное и котельное отделения следует рассматривать как один отсек.

1.2 В каждом котельном отделении должен иметься по меньшей мере один переносной пенный комплект,

отвечающий положениям правила П-2/6.4.

1.3 В каждом котельном отделении у каждого топочного фронта и в каждом помещении, в котором находится какая-либо часть установки жидкого топлива, должно иметься по меньшей мере два переносных пенных огнетушителя или равноценных им. В каждом котельном отделении должно иметься не менее одного пенного огнетушителя одобренного типа вместимостью по меньшей мере 135 л или равноценного ему. Эти огнетушители должны быть снабжены рукавами, намотанными на вьюшки и позволяющими доставать до любого места котельного отделения. На грузовых судах Администрация может смягчить требования настоящего пункта в отношении котлов, предназначенных для хозяйственных нужд, мощностью менее 175 кВт.

1.4 У каждого топочного фронта должен находиться ящик с песком, опилками, пропитанными содой, или другим одобренным сухим материалом в количестве, отвечающем требованиям Администрации. Вместо этого может быть предусмотрен переносной огнетушитель одобренного типа.

2 Помещения, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания

В машинных помещениях категории А, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания, должно быть предусмотрено следующее:

- .1 одна из систем пожаротушения, требуемых пунктом 1.1;
- .2 по меньшей мере один переносной пенный комплект, отвечающий положениям правила П-2/6.4;
- .3 в каждом таком помещении - 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.

3 Помещения, в которых расположены паровые турбины или паровые машины закрытого типа

Для помещений, в которых расположены паровые турбины или паровые машины закрытого типа, используемые как главные механизмы или для других целей, если суммарная мощность таких турбин или машин составляет не менее 375 кВт, должно быть предусмотрено следующее:

129

- .1 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 приводов 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 подпунктом 1.1;
- .2 достаточное количество переносных пенных огнетушителей или равноценных им, которые должны размещаться так, чтобы от любой точки помещения до огнетушителя требовалось пройти не более 10 м и чтобы в каждом таком помещении имелось по меньшей мере два таких огнетушителя. Такие огнетушители не должны требоваться в дополнение к предусмотренным в пункте 1.3;
- .3 одна из систем пожаротушения, требуемых пунктом 1.1, если такие помещения имеют периодически безвахтенное обслуживание.

4 Средства пожаротушения в прочих машинных помещениях

Если, по мнению Администрации, существует пожарная опасность в каком-либо машинном помещении, для которого в пунктах 1-3 не предписывается никаких специальных требований к средствам 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 Стационарные системы пожаротушения, не требуемые в настоящей главе

Если устанавливается стационарная система пожаротушения, не требуемая в настоящей главе, то такая система должна отвечать требованиям Администрации.

6 Машинные помещения категории А на пассажирских судах

На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, каждое машинное помещение категории А должно быть снабжено по меньшей мере двумя соответствующими приставками для образования водяного тумана *.

Правило 8

Стационарные системы пожаротушения низкократной пеной в машинных помещениях

1 Если в каком-либо машинном помещении в дополнение к требованиям правила П-2/7 установлена стационарная система пожаротушения низкократной пеной, такая система должна обеспечивать подачу через стационарные выпускные отверстия не более чем за 5 мин количества пены, достаточного для покрытия слоем толщиной 150 мм наибольшей единой поверхности, по которой может разлиться жидкое топливо. Система должна обеспечивать выработку пены, пригодной для тушения горящей нефти. Должны быть предусмотрены средства для эффективной подачи пены через стационарную систему трубопроводов с распределительными клапанами или кранами к соответствующим выпускным отверстиям, а также для эффективного направления пены через

* Приставка для образования водяного тумана может представлять собой металлическую L-образную трубу, длинное колено которой длиной около 2 м приспособлено для подсоединения к пожарному рукаву, а короткое длиной около 250 мм оборудовано стационарной насадкой для образования водяного тумана или приспособлено для присоединения водораспыляющей насадки.

стационарные распылители на другие основные пожароопасные объекты в защищаемом помещении. Кратность пенообразования не должна превышать 12:1.

2 Средства управления любыми такими системами должны быть легко доступны, просты в эксплуатации и быть сосредоточены в возможно меньшем количестве мест, которые вероятнее всего не будут отрезаны пожаром в защищаемом помещении.

Правило 9

Стационарные системы пожаротушения высокократной пеной в машинных помещениях

1.1 Любая требуемая стационарная система пожаротушения высокократной пеной в машинных помещениях должна обеспечивать быструю подачу через стационарные выпускные отверстия количества пены, достаточного для заполнения наибольшего защищаемого помещения, с интенсивностью, обеспечивающей образование за одну минуту слоя пены толщиной не менее 1 м. Количество имеющегося пенообразователя должно быть достаточным для выработки пены в объеме, равном пятикратному объему наибольшего защищаемого помещения. Кратность пенообразования не должна превышать 1000:1.

1.2 Администрация может допустить другие устройства и интенсивность подачи пены, если она убеждена, что при этом обеспечивается равноценная защита.

2 Каналы подачи пены, воздухозаборники пеногенератора и количество пеногенераторных установок должны, по мнению Администрации, обеспечивать эффективные выработку и распределение пены.

3 Расположение выходных каналов пеногенератора должно быть таким, чтобы пожар в защищаемом помещении не мог повредить пенообразующее оборудование.

4 Пеногенератор, его источники энергии, пенообразователь и средства управления системой должны быть легко доступны, просты в эксплуатации и быть сосредоточены в возможно меньшем количестве мест, которые вероятнее всего не будут отрезаны пожаром в защищаемом помещении.

Правило 10

Стационарные системы пожаротушения водораспылением в машинных помещениях

1 Любая требуемая в машинных помещениях стационарная система пожаротушения водораспылением должна быть снабжена распылителями одобренного типа.

2 Количество и расположение распылителей должны отвечать требованиям Администрации и обеспечивать эффективное распределение в защищаемых помещениях воды с интенсивностью подачи в среднем не менее 5 л/м² в минуту. Если признано необходимым установить более высокую интенсивность подачи, то она должна отвечать требованиям Администрации. Распылители должны устанавливаться над льялами, настилом второго дна и другими местами, по которым может разлиться жидкое топливо, а также над другими особо пожароопасными объектами в машинных помещениях.

3 Система может быть разделена на секции, распределительные клапаны которых должны управляться из легко доступных мест вне защищаемых помещений, которые не будут быстро отрезаны пожаром в защищаемом помещении.

4 Система должна быть постоянно заполнена водой под необходимым давлением; насос, питающий ее водой, должен включаться автоматически при падении давления в системе.

5 Насос должен обеспечивать подачу воды под необходимым давлением одновременно во все секции системы в любом одном из защищаемых помещений. Насос и органы его управления должны устанавливаться вне защищаемого помещения или помещений. Должна быть исключена возможность выхода из строя системы водораспыления в результате пожара в защищаемом системой помещении или помещениях.

6 Насос может иметь привод от независимого двигателя внутреннего сгорания, но если он зависит от энергии, вырабатываемой аварийным генератором, установленным в соответствии с положениями правила II-1/44 или правила II-1/45, в зависимости от случая, то такой генератор должен автоматически включаться при прекращении питания от основного источника электроэнергии с тем, чтобы немедленно обеспечить энергопитание насоса, требуемого пунктом 5. Если насос имеет привод от независимого двигателя внутреннего сгорания, он должен размещаться так, чтобы при пожаре в защищаемом помещении не ухудшилось поступление воздуха к двигателю.

7 Должны быть приняты меры предосторожности для предотвращения засорения распылителей содержащейся в воде грязью или продуктами коррозии труб, распылителей, клапанов и насоса.

Правило 11

Специальные меры. в машинных помещениях

1 Положения настоящего правила применяются к машинным помещениям категории «А» и, если Администрация считает это желательным, к другим машинным помещениям.

2.1 Количество световых люков, дверей, вентиляционных каналов, отверстий в дымовых трубах, предназначенных для вытяжной вентиляции, и других отверстий в машинных помещениях должно быть сведено к минимуму, необходимому для вентиляции и надлежащей безопасной эксплуатации судна.

2.2 Световые люки должны быть из стали и не иметь стеклянных панелей. Должны быть предусмотрены соответствующие меры, обеспечивающие выпуск дыма из защищаемого помещения в случае пожара.

2.3 На пассажирских судах двери, за исключением водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии, должны быть устроены так, чтобы обеспечивалось их надежное закрытие в случае пожара в помещении при помощи закрывающих устройств с приводом от источника энергии или путем установки самозакрывающихся дверей, способных закрываться при крене 3,5° в сторону, противоположную их закрытию, и имеющих безотказное удерживающее устройство, освобождаемое с помощью дистанционно управляемого механизма.

3 Устройство окон в конструкциях, ограничивающих машинные помещения, не допускается. Это требование не препятствует использованию стекла на постах управления, расположенных в пределах машинных помещений.

4 Должны быть предусмотрены средства управления для:

- .1 открытия и закрытия световых люков, закрытия отверстий в дымовых трубах, через которые обычно осуществляется вытяжная вентиляция, и закрытия вентиляционных заслонок;
- .2 обеспечения выпуска дыма;
- .3 закрытия дверей с приводом от источника энергии или приведения в действие механизма освобождения дверей, не являющихся водонепроницаемыми дверями с приводом от источника энергии; .4 выключения вентиляторов; и

132

- .5 выключения нагнетательных и вытяжных вентиляторов, топливоперекачивающих насосов, насосов установок жидкого топлива и других подобных топливных насосов.

5 Средства управления, требуемые пунктом 4, а также правилом II-2/15.2.5, должны размещаться за пределами обслуживаемого ими помещения в таком месте, где они не будут отрезаны в случае пожара в этом помещении. На пассажирских судах такие средства управления, а также средства управления любой требуемой системой пожаротушения должны размещаться в одном месте или быть сосредоточены в возможно меньшем количестве мест в соответствии с требованиями Администрации. К таким местам должен быть обеспечен безопасный доступ с открытой палубы.

6 Если доступ в любое машинное помещение категории А из примыкающего туннеля гребного вала предусматривается на нижнем уровне, в туннеле гребного вала у водонепроницаемой двери должна быть предусмотрена легкая стальная противопожарная дверь-экрэн, открываемая с обеих сторон.

7 На грузовых судах в случае машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием Администрации должна обращать особое внимание на обеспечение огнестойкости машинных помещений, расположение и сосредоточение средств управления системами пожаротушения, обеспечение требуемых отключающих устройств (например, для вентиляции, топливных насосов и т.д.) и может потребовать дополнительных средств пожаротушения, другого противопожарного оборудования и дыхательных аппаратов. На пассажирских судах эти требования должны быть по меньшей мере равноценны тем, которые применяются к машинным помещениям с обычной вахтой.

8 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая положениям правила II-2/14, должна устанавливаться в любом машинном помещении:

1. в котором вместо постоянной вахты допускается установка систем и оборудования с автоматическим и дистанционным управлением; и
2. в котором главные механизмы и обслуживающие их механизмы, включая основные источники электроэнергии, в различной степени оборудованы средствами автоматического или дистанционного управления и находятся под постоянным наблюдением вахты, осуществляемым с центрального поста управления.

Правило 12

Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара

1.1 Любая требуемая автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара должна быть всегда готова к немедленному срабатыванию и приводиться в действие без какого-либо вмешательства экипажа. Она должна быть заполнена водой, но ее небольшие наружные участки могут не заполняться водой, если, по мнению Администрации, это является необходимой мерой предосторожности. Любые части системы, которые при эксплуатации могут подвергаться воздействию отрицательных температур, должны быть соответствующим образом защищены от замерзания. В системе должно постоянно поддерживаться необходимое давление; должны быть приняты меры, обеспечивающие непрерывное снабжение системы водой в соответствии с требованиями настоящего правила.

1.2 Каждая секция сплинкеров должна иметь средства подачи визуального и звукового сигнала на одной или нескольких панелях сигнализации при срабатывании любого из сплинкеров. Такие системы аварийно-предупредительной сигнализации должны быть устроены так, чтобы они указывали на любую неисправность в системе. Панели сигнализации должны указывать, в какой секции помещений, обслуживаемых системой, возник пожар и быть сосредоточены на ходовом мостике. Кроме того, визуальные и звуковые сигналы от панели сигнализации должны быть выведены в другое, помимо ходового мостика, с тем, чтобы обеспечить немедленное принятие экипажем сигнала о пожаре.

2.1 Спринклеры должны быть сгруппированы в отдельные секции, в каждой из которых должно быть не более 200 спринклеров. На пассажирских судах любая секция спринклеров должна обслуживать не более двух палуб и размещаться только в одной главной вертикальной зоне. Однако Администрация может разрешить, чтобы такая секция обслуживала более двух палуб или размещалась более чем в одной главной вертикальной зоне, если она убеждена, что это не приведет к ослаблению противопожарной защиты судна.

2.2 Каждая секция спринклеров должна отключаться только одним запорным клапаном. Запорный клапан каждой секции должен быть легкодоступным, а его местоположение должно быть четко и постоянно обозначено. Должны быть приняты меры, не позволяющие лицам, не имеющим на то разрешения, управлять запорными клапанами.

2.3 У каждого запорного клапана секции и на центральном посту должен быть предусмотрен манометр, показывающий давление в системе.

2.4 Спринклеры должны быть стойкими к коррозии в условиях воздействия "морского воздуха". В жилых и служебных помещениях спринклеры должны срабатывать в диапазоне температур от 68 до 79°C, однако в таких помещениях, как сушильные, где возможна высокая температура воздуха, температура срабатывания спринклеров может быть увеличена до температуры, превышающей максимальную температуру у подволока не более чем на 30°C.

2.5 У каждой панели сигнализации должен быть вывешен перечень или схема с указанием помещений и зон,

обслуживаемых каждой секцией. Должны иметься соответствующие инструкции по проверке и техническому обслуживанию системы.

3 Спринклеры должны устанавливаться в верхней части помещения и размещаться так, чтобы обеспечивать подачу воды на обслуживаемую ими номинальную площадь со средней интенсивностью не менее 5 л/м в минуту. Администрация может, однако, разрешить применение спринклеров, обеспечивающих подачу другого количества воды при ее соответствующем распределении, если она убеждена, что система при этом будет не менее эффективной.

4.1 Должна быть предусмотрена напорная цистерна вместимостью, равной по меньшей мере удвоенному запасу воды, указанному в настоящем подпункте. В цистерне должен иметься постоянный запас пресной воды, равный количеству воды, которое мог бы подать в минуту насос, указанный в пункте 5.2. Должны быть предусмотрены средства для поддержания в цистерне такого давления воздуха, которое после израсходования постоянного запаса пресной воды в цистерне обеспечивало бы давление не ниже, чем рабочее давление спринклера плюс давление столба воды, измеренного от дна цистерны до наиболее высоко расположенного спринклера системы. Должны быть предусмотрены соответствующие средства для пополнения сжатого воздуха и запаса пресной воды. Для указания нужного уровня воды в цистерне должно быть предусмотрено водомерное стекло.

4.2 Должны быть предусмотрены средства для предотвращения попадания забортной воды в цистерну.

5.1 Должен быть предусмотрен независимый насос, предназначенный исключительно для обеспечения непрерывной автоматической подачи воды через спринклеры. Насос должен включаться автоматически при падении давления в системе до того, как постоянный запас пресной воды в напорной цистерне будет полностью израсходован.

5.2 Насос и система трубопроводов должны обеспечивать поддержание необходимого давления на уровне наиболее высоко расположенного спринклера с тем, чтобы обеспечить непрерывную подачу воды в количестве, достаточном для одновременного орошения площади не менее 280 м при интенсивности подачи, указанной в пункте 3.

5.3 На напорной стороне насоса должен быть установлен пробный клапан с короткой выпускной трубой, имеющей открытый конец. Полезная площадь сечения клапана и трубы должна быть достаточной для того, чтобы пропускать воду в количестве, соответствующем требуемой производительности насоса, при поддержании в системе давления, указанного в пункте 4.1.

5.4 Кингстон для насоса, когда это возможно, должен находиться в том же помещении, что и насос, и быть устроен так, чтобы при эксплуатации судна не было необходимости перекрывать поступление забортной воды к насосу по какой-либо причине, за исключением проверки или ремонта насоса.

6 Насос и цистерна спринклерной системы должны размещаться в месте, достаточно удаленном от любого машинного помещения категории А, и вне помещений, требующих защиты спринклерной системой.

7.1 На пассажирских судах должно иметься не менее двух источников энергии для работы насоса забортной воды и автоматической системы сигнализации обнаружения пожара. Если насос питается от источников электроэнергии, то такими источниками должны быть главный генератор и аварийный источник. Питание насоса должно осуществляться от главного распределительного щита и от аварийного распределительного щита по отдельным кабелям, предназначенным только для этой цели. Кабели должны быть проложены в обход камбузов, машинных помещений и других выгороженных помещений с высокой пожароопасностью, за исключением случаев, когда кабели необходимо подключить к соответствующим распределительным щитам и подвести к автоматическому переключателю, расположенному вблизи спринклерного насоса. Этот переключатель должен обеспечивать питание энергией от главного распределительного щита до тех пор, пока от него будет поступать энергия. Переключатель должен иметь такую конструкцию, чтобы при прекращении поступления энергии от главного распределительного щита он автоматически переключал насос на питание от аварийного распределительного щита. Выключатели на главном и аварийном распределительных щитах должны быть четко обозначены и закрыты. Никаких других выключателей на этих кабелях не должно быть. Одним из источников энергии для системы сигнализации обнаружения пожара должен быть аварийный источник. Если одним из источников энергии для насоса является двигатель внутреннего сгорания, он должен, помимо соответствия положениям пункта 6, размещаться так, чтобы при пожаре в каком-либо из защищаемых помещений не ухудшалось поступление воздуха к двигателю.

7.2 На грузовых судах должно иметься не менее двух источников энергии для насоса забортной воды и стационарной системы сигнализации обнаружения пожара. Если насос имеет электрический привод, он должен быть подключен к основному источнику электроэнергии, питание которого должно производиться по меньшей мере от двух генераторов. Кабели должны быть проложены в обход камбузов, машинных помещений и других выгороженных помещений с высокой пожароопасностью, за исключением случаев, когда необходимо произвести их

подключение к соответствующим распределительным щитам. Одним из источников энергии для системы сигнализации обнаружения пожара должен быть аварийный источник. Если одним из источников энергии для насоса является двигатель внутреннего сгорания, он должен, помимо соответствия положениям пункта 6, размещаться так, чтобы при пожаре в каком-либо из защищаемых помещений не ухудшалось поступление воздуха к двигателю.

8 Спринклерная система должна соединяться с судовой пожарной магистралью через запираемый невозвратный клапан с винтовым штоком, предотвращающий обратное поступление воды из спринклерной системы в пожарную магистраль.

9.1 Для каждой секции спринклеров должен быть предусмотрен пробный клапан для проверки срабатывания автоматической сигнализации путем выпуска воды в количестве, равном выпускаемому при срабатывании одного спринклера. Пробный клапан каждой секции должен располагаться около запорного клапана этой секции.

9.2 Должны быть предусмотрены средства для проверки автоматического включения насоса при падении давления в системе.

9.3 На одной из панелей сигнализации, упомянутых в пункте 1.2, должны быть предусмотрены переключатели, позволяющие проверять срабатывание сигнализации и действие индикаторов каждой секции спринклеров.

10 Для каждой секции спринклеров должны быть предусмотрены запасные спринклеры в количестве, отвечающем требованиям Администрации.

Правило 13

Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара

1 Общие требования

1.1 Любая требуемая стационарная система сигнализации обнаружения пожара с ручными извещателями должна быть в постоянной готовности к немедленному срабатыванию.

1.2 Должен осуществляться контроль за источниками питания и электрическими цепями, необходимыми для работы системы, с целью обнаружения потери питания или неисправностей, в зависимости от случая. Возникновение неисправности должно вызывать подачу на панели управления станции обнаружения пожара светового и звукового сигналов о неисправности, которые должны отличаться от сигнала о пожаре.

1.3 Для электрических приборов, применяемых в системе сигнализации обнаружения пожара, должно быть предусмотрено не менее двух источников энергии, один из которых должен быть аварийным. Питание должно осуществляться по отдельным кабелям, предназначенным только для этой цели. Такие кабели должны идти к автоматическому переключателю, расположенному на станции сигнализации обнаружения пожара или вблизи нее.

1.4 Автоматические и ручные извещатели должны быть сгруппированы в лучи. Срабатывание любого автоматического или ручного извещателя должно вызывать подачу на панели управления станцией и на панелях сигнализации светового и звукового сигналов о пожаре. Если в течение 2 мин эти сигналы не привлекут внимания, во всех жилых помещениях экипажа и служебных помещениях, на постах управления, а также в машинных помещениях категории А автоматически должен подаваться звуковой сигнал тревоги. Система подачи такого звукового сигнала тревоги может не являться составной частью системы обнаружения пожара.

1.5 Панель управления станцией должна располагаться на ходовом мостике или на центральном пожарном посту.

1.6 Панели сигнализации должны, как минимум, указывать луч, в котором сработал автоматический или ручной извещатель. По меньшей мере одна из панелей должна быть расположена так, чтобы она всегда была легко доступна для ответственных членов экипажа при нахождении судна в море или в порту, кроме случаев, когда судно выведено из эксплуатации. Если станция сигнализации расположена в центральном пожарном посту, одна из панелей сигнализации должна находиться на ходовом мостике.

1.7 На каждой панели сигнализации или вблизи нее должна иметься четкая информация об обслуживаемых помещениях и о расположении лучей.

1.8 Если система обнаружения пожара не включает в себя средств дистанционного определения положения каждого автоматического извещателя в отдельности, обычно не должно допускаться обслуживание каким-либо лучом более чем одной палубы в пределах жилых и служебных помещений и постов управления, за исключением луча, обслуживающего выгородку трапа. Во избежание промедления в установлении места возникновения пожара

количество выгороженных помещений, обслуживаемых каждым лучом, должно быть ограничено в соответствии с требованиями Администрации. В любом случае не допускается обслуживание каким-либо лучом более 50 выгороженных помещений. Если система обнаружения пожара позволяет дистанционно определять место возникновения пожара каждым отдельным автоматическим извещателем, лучи могут обслуживать несколько палуб и любое количество помещений.

1.9 На пассажирских судах, если нет системы обнаружения пожара, способной дистанционно определять место возникновения пожара каждым отдельным автоматическим извещателем, один и тот же луч автоматических извещателей не должен обслуживать помещения, расположенные по обоим бортам судна или более чем на одной палубе, и не должен располагаться более чем в одной вертикальной зоне. Однако Администрация может разрешить обслуживание одним лучом автоматических извещателей помещений на обоих бортах судна и более чем на одной палубе, если она убеждена, что это не приведет к ослаблению противопожарной защиты судна. На пассажирских судах, оснащенных системой обнаружения пожара, способной дистанционно определять место возникновения пожара каждым отдельным автоматическим извещателем, один луч может обслуживать помещения на обоих бортах судна и на нескольких палубах, но не может располагаться более чем в одной главной вертикальной зоне.

1.10 Луч автоматических пожарных извещателей, обслуживающий пост управления, служебное или жилое помещение, не должен обслуживать машинное помещение категории А.

1.11 Автоматические извещатели должны срабатывать под воздействием тепла, дыма или других продуктов горения, пламени или любого сочетания этих факторов. Администрация может рассмотреть возможность применения автоматических извещателей, срабатывающих под воздействием других факторов, указывающих на возникновение пожара, при условии, что они являются не менее чувствительными, чем извещатели, срабатывающие под воздействием указанных выше факторов. Световые извещатели должны применяться лишь как дополнение к дымовым или тепловым извещателям.

1.12 Должны быть предусмотрены соответствующие инструкции и запасные части, необходимые для проведения испытаний и технического обслуживания.

1.13 Работа системы обнаружения должна периодически проверяться в соответствии с требованиями Администрации с помощью устройств для получения горячего воздуха соответствующей температуры, дыма или аэрозоли, имеющих соответствующий диапазон плотности или размер частиц, либо других элементов, связанных с возникновением пожара, на которые должен реагировать автоматический извещатель. Все автоматические извещатели должны быть такого типа, чтобы они могли испытываться на правильное срабатывание и возвращаться в режим нормальной работы без замены каких-либо элементов.

1.14 Система обнаружения пожара не должна использоваться для какой-либо другой цели, за исключением закрытия с панели управления станцией противопожарных дверей и выполнения других подобных функций.

1.15 Системы обнаружения пожара, способные дистанционно определять место возникновения пожара, установленные 1 октября 1994 года или после этой даты должны быть устроены так, чтобы:

- петля не могла бы быть повреждена пожаром более чем в одной точке;
- были предусмотрены средства, которые при любом повреждении в петле (например, при прекращении подачи энергии, коротком замыкании, заземлении) обеспечивали бы функционирование петли;
- были приняты все меры для восстановления первоначального состава системы в случае повреждения электрического, электронного оборудования, искажения информации;
- срабатывание первого сигнала пожарной тревоги не препятствовало бы срабатыванию любого другого извещателя и подаче последующих сигналов тревоги.

2 Требования к установке

2.1 Ручные извещатели должны устанавливаться в жилых и служебных помещениях и на постах управления. У каждого выхода должно располагаться по одному ручному извещателю. Ручные извещатели должны быть легко доступны в коридорах каждой палубы и расположены так, чтобы любая часть коридора находилась не более чем в 20 м от ручного извещателя.

2.2 Дымовые извещатели должны устанавливаться на всех трапах, во всех коридорах и на всех путях эвакуации в пределах жилых помещений. Должен быть рассмотрен вопрос об установке специальных дымовых извещателей в вентиляционных каналах.

2.3 Если стационарная система сигнализации обнаружения пожара требуется для защиты помещений, иных чем указаны в пункте 2.2, в каждом таком помещении должен быть установлен по меньшей мере один автоматический

извещатель, отвечающий требованиям пункта 1.11.

2.4 Автоматические извещатели должны размещаться таким образом, чтобы обеспечивалась их оптимальная эффективность. Необходимо избегать мест, расположенных вблизи бимсов и вентиляционных каналов, или других мест, характер воздушных потоков в которых мог бы отрицательно повлиять на работу извещателей, а также мест, в которых извещатели могут быть повреждены в результате ударов или других воздействий. Как правило, извещатели, установленные на подволоке, должны отстоять от переборок не менее чем на 0,5м.

2.5 Максимальные площади и расстояния для установки автоматических извещателей должны соответствовать приводимой ниже таблице;

Тип извещателя	Максимальная площадь палубы, обслуживаемая одним извещателем		Максимальное расстояние между центрами	Максимальное расстояние от переборок
	Тепловой	Дымовой		
	37 м ²	74 м ²	9м	11 м 4,5м 5,5м

Администрация может потребовать или разрешить применение других площадей и расстояний, исходя из характеристик извещателей, полученных при испытании.

2.6 Электропроводка, составляющая часть системы, должна быть проложена в обход камбузов, машинных помещений категории А и других выгороженных помещений с высокой пожароопасностью, за исключением случаев, когда необходимо обеспечить обнаружение пожара или сигнализацию о пожаре в таких помещениях либо произвести подключение к соответствующему источнику энергии.

3 Требования к конструкции

3.1 Система и оборудование должны иметь соответствующую конструкцию, стойкую к воздействиям колебаний напряжения питания и переходных режимов, изменений температуры окружающей среды, вибрации, влажности, сотрясений, ударов и коррозии, которые обычно имеют место на судах.

3.2 Должно быть документально подтверждено, что дымовые извещатели, требуемые пунктом 2.2, срабатывают до того, как плотность дыма достигнет величины, при которой ослабление света превысит 12,5% на метр, но не раньше, чем плотность дыма достигнет величины, при которой ослабление света превысит 2% на метр. Дымовые извещатели, устанавливаемые в других помещениях, должны срабатывать в диапазоне чувствительности, отвечающем требованиям Администрации, с учетом необходимости избегать пониженной или повышенной чувствительности извещателей.

3.3 Должно быть документально подтверждено, что тепловые извещатели срабатывают до того, как температура превысит 78°C, но не раньше, чем температура превысит 54°C, при повышении температуры до этих пределов со скоростью менее 1°C в минуту. При большей скорости повышения температуры тепловой извещатель должен срабатывать в пределах температурного диапазона, отвечающего требованиям Администрации, с учетом необходимости избегать пониженной или повышенной чувствительности извещателей.

3.4 По усмотрению Администрации допустимая температура срабатывания тепловых извещателей может быть увеличена до температуры, превышающей на 30°C максимальную температуру у подволока в сушильных и других подобных помещениях, для которых характерна высокая температура воздуха.

Правило 13-1

Системы дымообнаружения путем забора проб воздуха

(Настоящее правило применяется к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Общие требования

1.1 Всякий раз, когда в тексте настоящего правила встречается слово "система", оно означает "система дымообнаружения путем забора проб воздуха".

1.2 Любая требуемая система должна быть способна работать непрерывно, однако могут быть допущены системы, работающие по принципу последовательного сканирования, при условии, что период сканирования одного и того же помещения обеспечивает задержку срабатывания системы, отвечающую требованиям Администрации.

1.3 Должен осуществляться контроль за источниками питания, необходимыми для работы системы, с целью

обнаружения потери питания. Любая потеря питания должна вызывать подачу на панели управления и на ходовом мостике светового и звукового сигналов, характер которых должен быть отличным от сигнала об обнаружении дыма.

1.4 Для электрического оборудования, применяемого в системе, должен быть предусмотрен дополнительный источник энергии.

1.5 Панель управления должна располагаться на ходовом мостике или в центральном пожарном посту.

1.6 Обнаружение дыма или других продуктов горения должно вызывать подачу на панели управления и на ходовом мостике светового и звукового сигналов.

1.7 На панели управления или вблизи от нее должна иметься четкая информация об обслуживаемых помещениях.

1.8 Расположение труб для забора проб воздуха должно быть таким, чтобы легко можно было установить место возникновения пожара.

1.9 Должны быть предусмотрены соответствующие инструкции и запасные части, необходимые для проведения испытаний, технического обслуживания и ремонта системы.

1.10 Работа системы должна периодически проверяться в соответствии с требованиями Администрации. Система должна быть такого типа, чтобы она могла испытываться на правильное срабатывание и возвращаться в режим нормальной работы без замены каких-либо элементов.

1.11 Система должна быть спроектирована, изготовлена и установлена таким образом, чтобы предотвращать утечку токсичных, легковоспламеняющихся или огнетушащих веществ в любое жилое и служебное помещения, пост управления или машинное помещение.

2 Требования по установке

2.1 В каждом выгороженном помещении, в котором требуется обеспечить обнаружение дыма, должен иметься по меньшей мере один дымозаборник. Однако если помещение предназначено для перевозки нефти или рефрижераторных грузов и, альтернативно, грузов, для которых требуется система забора проб воздуха, могут быть предусмотрены средства для изоляции дымозаборников в этом помещении. Такие средства должны отвечать требованиям Администрации.

2.2 Дымозаборники должны размещаться таким образом, чтобы обеспечивалась их оптимальная эффективность и чтобы расстояние от дымозаборника до любого участка расположенной над ним палубы, измеренное по горизонтали, не превышало 12 м. При использовании систем в помещениях, которые могут вентилироваться с помощью принудительной вентиляции, расположение дымозаборников должно определяться с учетом влияния вентиляции.

2.3 Дымозаборники не должны размещаться в местах, где они могут быть повреждены в результате ударов и других физических воздействий.

2.4 К каждой точке для забора проб воздуха должно подсоединяться не более четырех дымозаборников.

2.5 К одной и той же точке для забора проб воздуха могут подсоединяться дымозаборники лишь одного выгороженного помещения.

2.6 Трубы для забора проб воздуха должны быть самоосушающимися и соответствующим образом защищены от повреждения в результате ударов или других воздействий, возникающих во время погрузочно-разгрузочных операций.

3 Требования к конструкции

3.1 Система и оборудование должны иметь соответствующую конструкцию, стойкую к воздействиям колебания напряжения питания и переходных режимов, изменений температуры окружающей среды, вибрации, влажности, сотрясений, ударов и коррозии, которые обычно имеют место на судах, а также предотвращающую опасность воспламенения воспламеняющейся смеси газа и воздуха.

3.2 Должно быть документально подтверждено, что чувствительный элемент системы срабатывает до того, как плотность дыма внутри измерительной камеры достигнет величины, при которой ослабление света превысит 6,65%

на метр.

3.3 Вентиляторы для забора проб воздуха должны быть продублированы. Эти вентиляторы должны иметь производительность, достаточную для обеспечения функционирования системы при нормальном режиме работы вентиляции в защищаемом районе, и обеспечивать задержку срабатывания системы, отвечающую требованиям Администрации.

3.4 На панели управления должна иметься возможность наблюдать дым в отдельных трубах для забора проб воздуха.

3.5 Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие контроль за воздушным потоком, проходящим через трубы для забора проб воздуха, спроектированные таким образом, чтобы насколько это практически возможно обеспечивался забор одинаковых объемов воздуха от каждого подключенного дымозаборника.

3.6 Минимальный внутренний диаметр труб для забора проб воздуха должен быть равен 12мм, однако если труба используется одновременно и в стационарной газовой системе пожаротушения, минимальный размер труб должен быть достаточным для заполнения помещения огнетушащим газом в течение соответствующего времени.

3.7 Должны быть предусмотрены устройства для периодической продувки труб для забора проб воздуха сжатым воздухом.

Правило 14

Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием

1 В машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая соответствующим положениям правила II-2/13.

2 Эта система обнаружения пожара должна иметь такую конструкцию, а автоматические извещатели должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать быстрое обнаружение пожара в любой части таких помещений при любых нормальных режимах работы механизмов и изменениях режима вентиляции, требуемых возможным диапазоном температуры окружающей среды. Системы обнаружения, в которых используются только тепловые извещатели, допускаются лишь для помещений, имеющих ограниченную высоту, или для помещений, в которых их применение особо оправдано. Система обнаружения должна вызывать подачу звуковых и световых сигналов тревоги, 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 сигнал должен подаваться в месте несения вахты ответственным членом экипажа.

3 После установки система должна быть проверена при различных режимах работы двигателей и вентиляции.

Правило 15

Меры, связанные с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами

(Пункты 2.6 и 3 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты, пункты 2.9 - 2.12 данного правила применяются ко всем судам)

1 Ограничения при использовании нефтепродуктов в качестве топлива

При использовании нефтепродуктов в качестве топлива применяются следующие ограничения:

- .1 если настоящим пунктом не допускается иное, жидкое топливо с температурой вспышки ниже 60°C не должно использоваться;
- .2 в аварийных дизель-генераторах может использоваться жидкое топливо с температурой вспышки не ниже 43°C;
- .3 Администрация может разрешить общее использование жидкого топлива с температурой вспышки ниже 60°C, но не ниже 43°C при условии соблюдения таких дополнительных мер предосторожности, какие она сочтет необходимыми, и при условии, что максимальная температура воздуха в помещении, в котором хранится или используется такое жидкое топливо, на 10°C ниже температуры вспышки самого топлива;
- .4 на грузовых судах может допускаться использование топлива с температурой вспышки ниже указанной в настоящем пункте, например сырой нефти, при условии, что это топливо не будет храниться в машинных помещениях и что установка в целом будет одобрена Администрацией.

Температура вспышки нефтепродуктов должна определяться в закрытом тигле по одобренной методике.

2 Меры, связанные с жидким топливом

На судне, использующем жидкое топливо, меры по его хранению, распределению и использованию должны обеспечивать безопасность судна и находящихся на нем лиц и сводиться по меньшей мере к следующему:

- .1 насколько это практически возможно участки топливной системы, содержащие подогретое топливо под давлением, превышающим 0,18 Н/мм², не должны располагаться в таком закрытом месте, где нельзя быстро заметить повреждения и утечки в системе. В зоне таких участков топливной системы машинные помещения должны иметь достаточное освещение;
- .2 при всех нормальных условиях вентиляция машинных помещений должна быть достаточной для предотвращения скопления паров нефтепродуктов;
- .3 насколько это практически возможно топливные цистерны должны составлять часть корпусной конструкции судна и располагаться за пределами машинных помещений категории А. Если топливные цистерны, за исключением цистерн двойного дна, в силу необходимости размещены рядом или внутри машинных помещений категории А, по меньшей мере одна из их вертикальных стенок должна примыкать к переборке машинного помещения и, предпочтительно, иметь общую границу с цистернами двойного дна, а площадь стенок 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°C. Необходимо избегать применения вкладных топливных цистерн. В случае применения таких цистерн должно быть запрещено их размещение в машинных помещениях категории А пассажирских судов. Если допускается применение вкладных топливных цистерн, они должны устанавливаться на непроницаемом для топлива поддоне достаточного размера, имеющем надлежащую сточную трубу, выведенную в сточную цистерну соответствующих размеров;
- .4 ни одна топливная цистерна не должна размещаться там, где разлив или утечка из нее топлива могут создать опасность в результате попадания топлива на нагретые поверхности. Должны быть приняты меры предосторожности для предотвращения попадания на нагретые поверхности топлива, которое может быть выброшено под давлением из какого-либо насоса, фильтра или подогревателя;
- .5 каждый топливный трубопровод, повреждение которого может вызвать утечку топлива из запасной, отстойной или расходной цистерны, расположенной выше двойного дна, должен быть оборудован краном или клапаном, установленным непосредственно на цистерне, который в случае пожара в помещении, где расположены такие цистерны, может быть закрыт с безопасного места вне данного помещения. В особых случаях, когда диптанки расположены в туннеле гребного вала, в туннеле трубопроводов или в другом подобном помещении, клапаны должны быть установлены на диптанках, однако на случай пожара должна быть предусмотрена возможность управления дополнительным клапаном, установленным на трубопроводе или трубопроводах вне туннеля или другого подобного помещения. Если такой дополнительный клапан установлен в машинном помещении, управление им должно осуществляться с места вне этого помещения;
- .6 должны быть предусмотрены безопасные и эффективные средства для замера количества жидкого топлива, содержащегося в любой топливной цистерне;
 - .6.1 если используются измерительные трубки, их верхние концы не должны выводиться в какое-либо помещение, где может возникнуть опасность воспламенения вследствие утечек из них. В особенности они не должны выводиться в пассажирские помещения или помещения, занимаемые экипажем. Как общее правило, они не должны выводиться в машинные помещения. Однако, если Администрация сочтет последнее требование практически невыполнимым, она может разрешить вывод концов измерительных трубок в машинные помещения при условии выполнения всех следующих требований:
 - .6.1.1 дополнительно устанавливается указатель уровня топлива, отвечающий требованиям подпункта .6.2;
 - .6.1.2 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;
 - .6.1.3 верхние концы измерительных трубок снабжаются самозакрывающимися устройствами и самозакрывающимся пробным краном малого диаметра, расположенным ниже самозакрывающегося устройства, с тем чтобы перед открытием самозакрывающегося устройства можно было убедиться в отсутствии топлива. Должны быть приняты меры, обеспечивающие, чтобы при утечке жидкого топлива через пробный кран не возникла опасность воспламенения;
 - .6.2 вместо измерительных трубок могут использоваться другие указатели уровня топлива. Такие средства, как и средства, предусмотренные в подпункте .6.1.1, должны отвечать следующим требованиям:
 - .6.2.1 на пассажирских судах для таких средств не должны требоваться отверстия ниже верхней плоскости цистерны и их повреждение или перелив цистерны не должен приводить к утечке топлива;
 - .6.2.2 на грузовых судах повреждение таких средств или перелив цистерны не должен приводить к утечке топлива в помещение. Применение цилиндрических стекол в указателях уровня запрещается.

- Администрация может разрешить применение указателя уровня топлива с плоскими стеклами и самозакрывающимися клапанами, установленными между указателями уровня и топливными цистернами;
- .6.2.3 средства, предписанные в подпунктах .6.2.1 и .6.2.2, должны быть приемлемыми для Администрации и должны поддерживаться в надлежащем состоянии с целью обеспечения их бесперебойной и точной работы в процессе эксплуатации;
 - .7 должны быть приняты меры для предотвращения возникновения избыточного давления в любой топливной цистерне или в любой части топливной системы, включая наполнительные трубы. Любые предохранительные клапаны и воздушные или переливные трубы должны производить слив в такое место, которое, по мнению Администрации, является безопасным;
 - .8 топливные трубопроводы, их клапаны и арматура должны быть изготовлены из стали или другого одобренного материала, однако может быть допущено ограниченное применение гибких шлангов в местах, где, по мнению Администрации, они необходимы. Такие гибкие шланги и их концевые соединения должны быть изготовлены из одобренных огнестойких материалов достаточной прочности и в соответствии с требованиями Администрации.
 - .9 Все наружные топливные трубопроводы на участках от топливных насосов до форсунок должны быть помещены в систему закрытых трубопроводов, способную удерживать топливо при утечках в трубопроводах высокого давления. Эта система состоит из наружного трубопровода, в который помещен топливный трубопровод высокого давления, образуя неразъемную конструкцию. Система наружного трубопровода должна иметь средства сбора протечек и должны быть предусмотрены меры и устройства подачи аварийно-предупредительного сигнала при течи в топливном трубопроводе.
 - .10 Все поверхности с температурой выше 220° С, на которые может попасть топливо в результате разрыва топливной системы, должны быть надлежащим образом покрыты изоляцией,
 - .11 Трубопроводы топливной системы должны быть экранированы или защищены другим подходящим образом с тем, чтобы избежать, насколько это практически возможно, разбрызгивания или утечки нефтепродуктов на горячие поверхности либо попадания их в воздухозаборники механизмов или другие источники воспламенения. Количество соединений в таких системах трубопроводов должно быть сведено к минимуму.
 - .12 Все суда, построенные до 1 июля 1998 г. должны отвечать требованиям пунктов 2.9 - 2.11 не позднее 1 июля 2003 г., за исключением того, что в двигателях мощностью на выходе 375 кВт и менее, где топливные насосы обслуживают более чем одну форсунку, подходящее закрытие может использоваться как альтернатива системе наружных топливных трубопроводов, требуемой пунктом 2.9.

3 Меры по хранению, распределению и использованию смазочных масел, применяемых в системах смазки под давлением, должны обеспечивать безопасность судна и людей на борту. Такие меры в машинных помещениях категории А и, когда это практически возможно, в других машинных помещениях должны по меньшей мере отвечать положениям пунктов 2.1, 2.4-2.8, 2.10 и 2.11, за исключением того, что:

- .1 это не препятствует использованию в системах смазки смотровых стекол протока, если испытаниями установлено, что они имеют достаточную степень огнестойкости;
- .2 может быть разрешена установка измерительных трубок в машинных помещениях; требования пунктов 2.6.1.1 и 2.6.1.3 могут не применяться при условии, что измерительные трубки снабжены соответствующими средствами закрытия.

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 лиц. В местах, где имеются источники воспламенения, такие меры должны по меньшей мере отвечать положениям пунктов 2.4, 2.6, 2.10 и 2.11, а в отношении прочности и конструкции - положениям пунктов 2.7 и 2.8.

5 Машинные помещения с периодически безвахтенным обслуживанием

В дополнение к требованиям пунктов 1 - 4 топливная система и система смазки 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, которые, когда это практически возможно, должны устанавливаться в особом помещении, отведенном для сепараторов и их подогревателей, должно иметь устройства для предотвращения разлива топлива в результате переполнения цистерн;
- .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.

6 Запрещение перевозки воспламеняющихся нефтепродуктов в форпиковых цистернах
Жидкое топливо, смазочные масла и другие воспламеняющиеся нефтепродукты не должны перевозиться в форпиковых цистернах.

Правило 16

Системы вентиляции на судах, иных чем пассажирские суда, перевозящих более 36 пассажиров

1 Вентиляционные каналы должны быть изготовлены из негорючего материала. Однако короткие каналы, не превышающие, как правило, 2 м в длину, с площадью поперечного сечения не более 0,02 м² нет необходимости изготавливать из негорючего материала при соблюдении следующих условий:

- .1 эти каналы должны быть изготовлены из материала, имеющего характеристики медленного распространения пламени;
- .2 они могут применяться только на концевом участке вентиляционного устройства;
- .3 они должны находиться на расстоянии не менее 600 мм, измеренном вдоль канала, от отверстия в перекрытии класса «А» или «В», включая непрерывные подволоки класса «В».

2 Если вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более 0,02 м² проходят через переборки или палубы класса «А», в проходе должен быть установлен стакан из тонколистовой стали, кроме случаев, когда каналы, проходящие через переборки или палубы, в районе прохода изготовлены из стали; каналы и стаканы в этой части должны отвечать следующим требованиям:

- .1 толщина стаканов должна быть не менее 3 мм, а длина - не менее 900 мм. При проходе через переборки эта длина должна быть разделена предпочтительно на участки по 450 мм с каждой стороны переборки. Каналы или установленные в них стаканы должны иметь противопожарную изоляцию. Изоляция должна обладать по меньшей мере такой же огнестойкостью, как переборка или палуба, через которую проходит канал. Может быть предусмотрена равноценная защита мест прохода, отвечающая требованиям Администрации;
- .2 каналы с площадью поперечного сечения в свету более 0,075 м² должны не только отвечать требованиям пункта 2.1, но и быть снабжены противопожарными заслонками. Противопожарная заслонка должна срабатывать автоматически, однако она должна также закрываться вручную с обеих сторон переборки или палубы. Заслонка должна быть снабжена указателем, показывающим, открыта она или закрыта. Однако противопожарные заслонки не требуются, если каналы проходят через помещения, выгороженные перекрытиями класса «А», не обслуживая их, при условии, что эти каналы обладают такой же огнестойкостью, как перекрытия, через которые они проходят.

3 Каналы, предназначенные для вентиляции машинных помещений категории «А», камбузов, помещений автомобильной палубы, грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещений специальной категории, не должны проходить через жилые и служебные помещения или посты управления, если они не отвечают требованиям, оговоренным в подпунктах .1.1 — .1.4, или .2.1 и .2.2 :

- .1.1 изготовлены из стали толщиной не менее 3 мм при ширине или диаметре каналов до 300 мм включительно или толщиной не менее 5 мм при ширине или диаметре каналов 760 мм и более, а в случае, если ширина или диаметр каналов более 300 мм, но менее 760 мм, - из стали, толщина которой рассчитана путем интерполяции;
- .1.2 соответствующим образом закреплены и усилены;
- .1.3 снабжены автоматическими противопожарными заслонками, расположенными около ограничивающих конструкций, через которые они проходят; и
- .1.4 изолированы по стандарту «А-60» на участке от машинных помещений, камбузов, помещений автомобильной палубы, грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещений специальной категории до точки, расположенной не менее чем в 5 м за каждой противопожарной заслонкой;

либо

- .2.1 изготовлены из стали в соответствии с подпунктами 3.1.1 и 3.1.2; и
- .2.2 изолированы по стандарту «А-60» на всем своем протяжении в жилых и служебных помещениях или на постах управления;

однако при проходе через перекрытия главной зоны каналы должны также отвечать требованиям пункта 8.

4 Каналы, предназначенные для вентиляции жилых и служебных помещений или постов управления, не должны проходить через машинные помещения категории «А», камбузы, помещения автомобильной палубы, грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, если они не отвечают требованиям, оговоренным в подпунктах .1.1-1.3, или .2.1 и .2.2:

- .1.1 каналы, там, где они проходят через машинное помещение категории «А», камбуз, помещение автомобильной палубы, грузовое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещение специальной категории, изготовлены из стали в соответствии с пунктами 3.1.1 и 3.1.2;
 - .1.2 автоматические противопожарные заслонки установлены около ограничивающих конструкций, через которые проходят каналы; и
 - .1.3 в местах прохода каналов через ограничивающие конструкции машинного помещения, камбуза, помещения автомобильной палубы, грузового помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории обеспечивается огнестойкость этих конструкций;
- или когда:
- .2.1 там, где каналы проходят через машинное помещение категории «А», камбуз, помещение автомобильной палубы, грузовое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещение специальной категории, они изготовлены из стали в соответствии с пунктами 3.1.1 и 3.1.2; и
 - .2.2 изолированы по стандарту «А-60» в пределах машинного помещения, камбуза, помещения автомобильной палубы, грузового помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории;

однако при проходе через перекрытия главной зоны каналы должны также отвечать требованиям пункта 8.

5 Вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более $0,02\text{ м}^2$, проходящие через переборки класса «В», должны быть снабжены стаканами из тонколистовой стали длиной 900 мм, разделенной предпочтительно на участки по 450 мм с каждой стороны переборки, если только канал не изготовлен из стали на эту длину.

6 В отношении постов управления, расположенных вне машинных помещений, должны быть приняты все возможные меры для бесперебойной работы вентиляции, сохранения видимости и отсутствия дыма с тем, чтобы в случае пожара расположенные в них механизмы и оборудование могли находиться под наблюдением и продолжали эффективно работать. Должны быть предусмотрены два равноценных независимых средства подачи воздуха, приемные отверстия которых должны располагаться так, чтобы свести к минимуму опасность засасывания дыма одновременно через оба отверстия. 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.

7 Если вытяжные каналы от камбузных плит проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы, они должны быть изготовлены как перекрытия класса «А». Каждый вытяжной канал должен быть снабжен:

- .1 жироуловителем, легко снимаемым для чистки;
- .2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала;
- .3 средствами выключения вытяжного вентилятора, управляемыми из камбуза; и
- .4 стационарными средствами для тушения пожара внутри канала.

8 Если на пассажирском судне необходимо, чтобы вентиляционный канал проходил через перекрытие главной вертикальной зоны, у такого перекрытия должна быть установлена безотказная автоматически закрывающаяся противопожарная заслонка. Заслонка должна также закрываться вручную с каждой стороны перекрытия. Место управления должно быть легкодоступным и помечено красной светоотражающей краской. Канал между перекрытием и заслонкой должен быть из стали или другого равноценного материала и, если необходимо, должен иметь изоляцию, отвечающую требованиям правила II-2/18.1.1. По меньшей мере с одной стороны перекрытия заслонка должна быть снабжена хорошо видимым указателем, показывающим, находится она в открытом или закрытом положении.

9 Должна быть предусмотрена возможность закрытия главных приемных и выпускных отверстий всех вентиляционных систем вне вентилируемых помещений.

10 Должна быть предусмотрена возможность отключения искусственной вентиляции в жилых, служебные и грузовых помещениях, на постах управления и в машинных помещениях с легко доступного места вне обслуживаемого помещения. В случае пожара в обслуживаемых помещениях доступ к этому месту не должен быть быстро отрезан. Средства для отключения искусственной вентиляции в машинных помещениях должны совершенно

не зависеть от средств, предназначенных для отключения вентиляции в других помещениях.

11 Следующие устройства подвергаются испытаниям в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость:

- .1 противопожарные заслонки, включая соответствующие средства управления ими; и
- .2 каналы, проходящие через перекрытия класса "А". Там, где стальные стаканы прямо подсоединены к каналам вентиляции посредством фланца, закрепленного заклепками, винтами или сваркой, испытание не требуется.

Правило 17

Снаряжение пожарного

1 **Снаряжение пожарного должно состоять из:**

1.1 **личного снаряжения, в которое входят:**

- .1 защитная одежда из материала, защищающего кожу от тепла, излучаемого при пожаре, от ожогов и ошпаривания паром. Наружная поверхность должна быть водостойкой;
- .2 ботинки и перчатки из резины или другого материала, не проводящего электричество;
- .3 жесткий шлем, обеспечивающий надежную защиту от ударов;
- .4 безопасная электрическая лампа (ручной фонарь) одобренного типа с минимальным периодом горения, равным 3 ч;
- .5 топор, отвечающий требованиям Администрации;

1.2 **дыхательного аппарата одобренного типа, который может быть:**

- .1 дымовым шлемом или дымовой маской в комплекте с соответствующим воздушным насосом и воздушным шлангом длиной, достаточной для того, чтобы с места на открытой палубе, расположенного на достаточном расстоянии от люков или дверей, достичь любой части трюмов или машинных помещений. Если для выполнения требований настоящего подпункта необходим воздушный шланг длиной более 36 м, по решению Администрации вместо дымовой маски или шлема либо в дополнение к ним должен быть предусмотрен автономный дыхательный аппарат; либо
- .2 автономным дыхательным аппаратом, работающим на сжатом воздухе, баллоны которого должны содержать не менее 1200 л воздуха, или другим автономным дыхательным аппаратом, способным действовать в течение по меньшей мере 30 мин. На судне должны иметься запасные баллоны к предусмотренному аппарату в количестве, отвечающем требованиям Администрации. На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть предусмотрены по меньшей мере два комплекта запасных баллонов для каждого дыхательного аппарата. Все воздушные баллоны для дыхательных аппаратов должны быть взаимозаменяемы.

2 Для каждого дыхательного аппарата должен быть предусмотрен огнестойкий предохранительный трос достаточной длины и прочности, прикрепленный с помощью карабина клямкам аппарата или к отдельному поясу, чтобы при применении предохранительного троса не произошло отсоединение дыхательного аппарата.

3 На всех судах должно иметься не менее двух комплектов снаряжения пожарного, отвечающего требованиям пункта 1.

3.1 Кроме того, должно быть предусмотрено:

- .1 на пассажирских судах на каждые полные или неполные 80 м общей длины всех пассажирских и служебных помещений на палубе, на которой они расположены, или, если таких палуб больше чем одна, то на палубе, имеющей наибольшую общую длину указанных помещений, два комплекта снаряжения пожарного и два комплекта личного снаряжения, причем в каждый из комплектов личного снаряжения должны входить предметы, указанные в пунктах 1.1.1-1.1.3 (На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть предусмотрены два дополнительных комплекта снаряжения пожарного для каждой главной вертикальной зоны), однако, для выгородок трапов, составляющих отдельные главные вертикальные зоны и для главных вертикальных зон в оконечностях судна, не содержащих помещения категорий 26.2.2(6). (7). (8) или (12), не требуется иметь дополнительные комплекты снаряжения пожарного.
- .2 на танкерах - два комплекта снаряжения пожарного.

3.2 На пассажирских 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.

3.3 Администрация может потребовать наличия дополнительных комплектов личного снаряжения и дыхательных аппаратов, должным образом учитывая при этом размеры и тип судна.

4 Комплекты снаряжения пожарного или комплекты личного снаряжения должны храниться в легко доступном месте и быть готовы к использованию, 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. На пассажирских судах в любом таком месте должно иметься по меньшей мере два комплекта снаряжения пожарного и один комплект личного снаряжения. Не менее двух комплектов снаряжения пожарного должно храниться в каждой главной вертикальной зоне.

Правило 18

Разное

(Пункты 2.4 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты. Пункт 7 настоящего правила применяется ко всем судам. Пункт 8 данного правила применяется к судам построенным 1 июля 1998 г. и после этой даты)

1.1 Если перекрытия класса «А» имеют вырезы для прохода электрических кабелей, труб, шахт, каналов и т.д. или для карлингсов, бимсов и других конструктивных элементов, должны быть приняты меры, предотвращающие нарушение огнестойкости перекрытий, с учетом положений правила II-2/30.5.

1.2 Если перекрытия класса «В» имеют вырезы 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, предотвращающие нарушение огнестойкости перекрытий.

2.1 Трубы, проходящие через перекрытия класса «А» или «В», должны быть изготовлены из материала, одобренного Администрацией, с учетом температуры, которую должны выдерживать такие перекрытия.

2.2 Если Администрация разрешает проход через жилые и служебные помещения трубопроводов для нефтепродуктов и горючих жидкостей, такие трубопроводы должны быть изготовлены из материала, одобренного Администрацией, с учетом пожароопасности.

2.3 Материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны применяться для наружных шпигатов, санитарных и других отливных патрубков, расположенных около ватерлинии, и там, где разрушение материала в случае пожара создало бы опасность затопления.

2.4 Для защиты грузовых танков, предназначенных для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, имеющих точку воспламенения не выше 60°C, материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны применяться для клапанов, арматуры, крышек танков, трубопроводов отвода газа из грузовых танков и грузовых трубопроводов в целях предотвращения распространения огня на груз.

3 Электрические грелки, если они используются, должны быть закреплены и изготовлены так, чтобы свести к минимуму опасность возникновения пожара. Нагревательные элементы таких грелок должны быть закрыты так, чтобы выделяемое ими тепло не могло привести к опалению или воспламенению одежды, занавесей и других подобных материалов.

149

4 В киноустановках не должны применяться киноленты на нитроцеллюлозной основе.

5 Все емкости для отходов должны быть изготовлены из негорючих материалов и не должны иметь отверстий в стенках и днище.

6 Поверхность изоляции в помещениях, в которые возможно проникновение нефтепродуктов, должна быть непроницаемой для нефтепродуктов и их паров.

7 Малярные кладовые и кладовые с воспламеняющимися жидкостями должны быть снабжены соответствующим противопожарным оборудованием, одобренным Администрацией.

8 Обеспечение средствами посадки вертолета и приема на его борт людей должны быть в соответствии с требованиями, разработанными Организацией *.

* См. требования, подлежащие разработке Организацией

- .1 если на борту судна 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;
- .2 если платформа расположена над рубкой или аналогичной конструкцией, она должна удовлетворять следующим условиям:
 - .2.1 верхняя часть рубки и переборки ниже платформы не должны иметь отверстий;
 - .2.2 все окна ниже платформы должны быть оборудованы стальными крышками;
 - .2.3 необходимое противопожарное оборудование должно удовлетворять требованиям Администрации;
 - .2.4 после каждого пожара на платформе или в непосредственной близости от нее платформа должна подвергаться структурному анализу для определения ее пригодности к дальнейшему использованию.

Правило 19

*Международное береговое соединение**

1 Суда валовой вместимостью 500 рег.т и более должны быть снабжены по меньшей мере одним международным береговым соединением, отвечающим положениям пункта 3.

2 Должны быть предусмотрены устройства, позволяющие применять такое соединение на любом из бортов судна.

3 Стандартные размеры фланцев международного берегового соединения должны соответствовать размерам, указанным в следующей таблице:

* См. Рекомендацию, содержащуюся в принятой Организацией резолюцией А.470(XII), озаглавленной «Международное береговое соединение (береговой фланец)

Описание	Размер
Наружный диаметр	Внутренний диаметр
Толщина фланца	Диаметр окружности центров отверстий под болты
Болты с гайками	Прорези во фланце
178мм	64 мм
132мм	4 отверстия диаметром 19 мм, расположенные на равном расстоянии друг от друга по окружности центров отверстий под болты указанного выше диаметра и прорезанные до наружной окружности фланца
минимум 14,5 мм	4 штуки., каждый диаметром 16 мм и длиной 50 мм

4 Соединение должно быть изготовлено из стали или другого подходящего материала и рассчитано на рабочее давление 1,0 Н/мм . Одна сторона фланца должна быть плоской, а на другой должна быть постоянно закреплена соединительная головка, подходящая к судовым кранам и рукавам. Соединение должно храниться на судне вместе с прокладкой из любого материала, пригодного для использования при рабочем давлении 1,0 Н/мм , четырьмя болтами диаметром 16 мм и длиной 50 мм и восемью шайбами.

Правило 20

Схемы противопожарной защиты и учения по борьбе с пожаром

1 На всех судах 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 систем сигнализации обнаружения пожара, спринклерной установки, средств пожаротушения, путей доступа к различным отсекам, палубам и т.д., а также вентиляционной системы, включая расположение постов управления вентиляторами и заслонок, а также нумерацию вентиляторов, обслуживающих каждую секцию. Однако, 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 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 официальном языке государства флага судна. Если этот язык не является английским или французским, они должны содержать перевод на один из этих языков. Кроме того, в отдельной папке, хранящейся в легко доступном месте, должны находиться инструкции по техническому обслуживанию и применению всех судовых средств и установок тушения и ограничения распространения пожара.

2 На всех судах второй комплект схем противопожарной защиты или буклет с такими схемами, предназначенный для использования береговой пожарной командой, должен постоянно храниться в отчетливо обозначенном брызгозащищенном укрытии, расположенном снаружи рубки.

3 Учения по борьбе с пожаром проводятся в соответствии с положениями правила III/18.

4 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, изданного Организацией *.

- * См. Руководство, относительно информации, которую следует предусматривать в схемах противопожарной защиты и буклетах, требуемых в правилах 20 и 41-2 главы II-2 Конвенции СОЛАС, принятое резолюцией А.756(18).

Правило 21

Готовность противопожарных средств к использованию

(Настоящее правило применяется ко всем судам)

Противопожарные средства должны содержаться в исправном состоянии и быть готовы к немедленному использованию в любое время.

Правило 22

Допустимые замены

1 Настоящее правило применяется ко всем судам.

2 Когда в настоящей главе предусматривается определенный тип средства, прибора, огнетушащего вещества или системы, на любом судне может быть разрешен любой иной тип средства и т.д., если Администрация убеждена, что он является не менее эффективным.

ЧАСТЬ В - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПАССАЖИРСКИХ СУДАХ

Правило 23

Конструкция

1 Корпус, надстройка, конструктивные переборки, палубы и рубки должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала. При применении определения стали или другого равноценного материала, данного в правиле II-2/3.7, "применимое огневое воздействие" должно соответствовать стандартам огнестойкости и изоляции, приведенным в таблицах правил II-2/26 и 27. Например, если для таких перекрытий, как палубы или бортовые и концевые переборки рубок, допускается огнестойкость «В-О», то "применимое огневое воздействие" должно равняться получасу.

2 Однако если 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 превышала более чем на 200°С температуру окружающей среды;
- .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» и «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 2.1, по истечении 1 ч; и
 - .2.2 такие элементы, служащие опорой перекрытий класса «В», отвечали требованию в отношении предела повышения температуры, указанному в пункте 2.1, по истечении получаса.

3 Верхние перекрытия и шахты машинных помещений категории А должны быть изготовлены из стали с соответствующей изоляцией, а отверстия в них, если они имеются, должны быть расположены и защищены таким образом, чтобы предотвращать распространение пожара.

Правило 24

Главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны

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 (реcessов) должно быть минимальным, а там, где они необходимы, они также должны быть выполнены перекрытиями класса А-60. Если с одной стороны перекрытия имеются помещения категории 26.2.2(5), (9) или (10), или топливные танки расположены по обе стороны перекрытия стандарт может быть снижен до А-0.

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 правила II-2/27.

2 Переборки, образующие границы главных вертикальных зон выше палубы 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 разместить большое общественное помещение, простирающееся на всю длину главной вертикальной зоны при условии, что общая площадь главной вертикальной зоны не превышает 1600 м на любой палубе. Длина или ширина главной вертикальной зоны - это максимальное расстояние между наиболее удаленными точками ограничивающих ее переборок.

3 Такие переборки должны простирается от палубы до палубы и до обшивки корпуса или других ограничивающих конструкций.

4 Если главная вертикальная зона разделена горизонтальными перекрытиями класса «А» на горизонтальные зоны с тем, чтобы обеспечить надлежащую преграду между зонами судна, защищенными и не защищенными спринклерной системой, такие перекрытия должны быть доведены до ближайших переборок главных вертикальных зон и до обшивки корпуса или наружных ограничивающих конструкций судна и изолированы в соответствии с величинами изоляции и огнестойкости, указанными в таблице 27.2.

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.

5.2 Однако на судне с помещениями специальной категории любое такое помещение должно соответствовать применимым положениям правила II-2/37, а в той мере, в какой такое соответствие несовместимо с выполнением других требований настоящей части, преимущественную силу должны иметь требования правила II-2/37.

Правило 25

Переборки внутри главной вертикальной зоны

1.1 На судах, перевозящих более 36 пассажиров, все переборки, на которые не распространяется требование, чтобы они были перекрытиями класса «А», должны быть по меньшей мере перекрытиями класса «В» или «С», как это предписано таблицами правила II-2/26.

1.2 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, все переборки в жилых и служебных помещениях, на которые не распространяется требование, чтобы они были перекрытиями класса «А», должны быть по меньшей мере перекрытиями класса «В» или «С», как это предписано таблицами правила II-2/27.

1.3 Все такие перекрытия могут быть облицованы горючими материалами в соответствии с положениями правила II-2/34.

2 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, все переборки коридоров, на которые не распространяется требование, чтобы они были класса «А», должны быть перекрытиями класса «В» и должны простирается от палубы до палубы, за исключением следующего:

- .1 когда 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 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;
- .2 когда судно защищено автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям правила II-2/12, переборки коридоров из материалов класса «В» могут заканчиваться у подволока коридора при условии, что

такой подволоки изготовлен из материала, который по толщине и составу допускается для изготовления перекрытий класса «В». Несмотря на требования правил II-2/26 и 27, такие переборки и подволоки должны отвечать стандартам огнестойкости класса «В» лишь в той мере, в какой, по мнению Администрации, это является целесообразным и практически возможным. Все двери и рамы в таких переборках должны быть изготовлены из негорючих материалов и установлены так, чтобы обеспечить достаточную огнестойкость в соответствии с требованиями Администрации.

3 Все переборки, в отношении которых требуется, чтобы они были перекрытиями класса "В", за исключением переборок коридоров, предусмотренных в пункте 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 зашивки класса "В" по крайней мере такой же огнестойкости, как переборка, то в этом случае переборка может оканчиваться у непрерывного подволока или зашивки.

Правило 26

Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих более 36 пассажиров

(Пункты 2.2(7) и 2.2(13) настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Минимальная огнестойкость всех переборок и палуб должна отвечать не только специальным положениям, содержащимся в других правилах настоящей части, но также соответствовать данным таблиц 26.1 и 26.2. Если из-за каких-либо конструктивных особенностей судна затруднительно определить по таблицам минимальную величину огнестойкости какого-либо перекрытия, такая величина должна определяться в соответствии с требованиями Администрации.

2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

- .1 таблица 26.1 применяется к переборкам, не ограничивающим ни главные вертикальные зоны, ни горизонтальные зоны. Таблица 26.2 применяется к палубам, не образующим уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивающих горизонтальные зоны.
- .2 для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к ограничивающим конструкциям между смежными помещениями, такие помещения в зависимости от их пожароопасности подразделяются на 14 категорий, приводимых ниже. Если из-за содержимого и назначения помещения возникают сомнения относительно определения его категории для целей настоящего правила, оно должно рассматриваться как помещение той категории, к которой предъявляются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. 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 энергии и освещения.
 - Рулевая и штурманская рубки.
 - Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.
 - Станции пожаротушения, посты управления системами пожаротушения и посты сигнализации обнаружения пожара.
 - Центральный пост управления главными механизмами, если он находится за пределами помещения, в котором расположены эти механизмы.
 - Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.
 - Помещения, в которых расположены центральный пост и оборудование аварийной громкоговорящей связи.
 - (2) Межпалубные сообщения
 - Внутренние трапы, лифты 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 для пассажиров и экипажа.
 - (4) Места 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, борта надстройки и рубки, расположенные ниже районов мест посадки в спасательные плоты и слипов для эвакуации и примыкающие к ним районы.
- (5) Открытые участки палуб
Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, на которых нет мест посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска.
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 м²).
- (7) Жилые помещения умеренной пожароопасности
Помещения, перечисленные в категории (6), но мебель и отделка которых представляют иную пожароопасность, чем ограниченная.
Общественные помещения, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность, с площадью палубы 50 м или более.
Отдельные шкафы и небольшие кладовые в жилых помещениях площадью менее 4 м (в которых не хранятся воспламеняющиеся жидкости).
Торговые киоски.
Кинобудки и помещения для хранения кинолент.
Диетические кухни (без применения открытого пламени).
Шкафы для уборочного инвентаря (в которых не хранятся воспламеняющиеся жидкости).
Лаборатории (в которых не хранятся воспламеняющиеся жидкости).
Аптеки.
Небольшие сушильные помещения (с площадью палубы 4м² или менее).
Кладовые ценностей.
Операционные
- (8) Жилые помещения повышенной пожароопасности
Общественные помещения, мебель и отделка которых представляют иную пожароопасность, чем ограниченная, с площадью палубы 50м² или более. Парикмахерские и косметические салоны.
- (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.
Индивидуальные санитарные помещения должны рассматриваться как часть помещения, в котором они расположены.
- (10) Цистерны, пустые пространства и помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности или не пожароопасные
Встроенные водяные цистерны.
Пустые пространства и коффердамы.
Помещения вспомогательных механизмов, в которых нет механизмов с системой смазки под давлением и в которых запрещено хранение горючих веществ, такие, как:
помещения с оборудованием для вентиляции и кондиционирования воздуха; помещение брашпиля; румпельное отделение; помещение оборудования успокоителей качки; отделение гребных электродвигателей; помещения с секционными электрическими щитами и чисто электрическим оборудованием, кроме масляных трансформаторов (мощностью свыше 10кВ*А); туннели гребных валов и туннели трубопроводов; помещения для насосов и холодильных установок (которые не перекачивают или в которых не применяются воспламеняющиеся жидкости).
Закрытые шахты, обслуживающие перечисленные выше помещения. Другие закрытые шахты, такие, как шахты для труб и кабелей.
- (11) Помещения вспомогательных механизмов, грузовые помещения, 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 10кВ 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.

(к ним применяются только таблица 26.1).

Закрытые шахты, обслуживающие перечисленные выше помещения.

- (12) Машинные помещения и главные камбузы

Отделения главных механизмов (за исключением отделений гребных электрических двигателей) и котельные отделения.

Помещения вспомогательных механизмов, кроме перечисленных в категориях (10) и (11), в которых расположены двигатели внутреннего сгорания или другие установки, использующие, подогревающие или перекачивающие жидкое топливо.

Главные камбузы и их вспомогательные помещения.

Шахты и проходы, обслуживающие перечисленные выше помещения.

- (13) Кладовые, мастерские, буфетные и т.д.

Главные буфетные, не являющиеся частью камбузов.

Главная прачечная.

Большие сушильные помещения (с площадью палубы более 4 м²).

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 м², не являющиеся помещениями, в которых имеются условия для хранения воспламеняющихся жидкостей.

- (14) Прочие помещения, в которых хранятся воспламеняющиеся жидкости

Фонарные.

Малярные.

Кладовые для хранения воспламеняющихся жидкостей (включая краски, медикаменты и т.д.).

Лаборатории (в которых хранятся воспламеняющиеся жидкости);

- 3 если для ограничивающей конструкции между двумя помещениями указывается одна величина огнестойкости, эта величина должна применяться во всех случаях;
- 4 несмотря на положения правила II-2/25, не предъявляется никаких специальных требований к материалу или огнестойкости ограничивающих конструкций, если в таблицах поставлен прочерк;
- 5 Администрация должна определить в отношении помещений категории (5), должна ли применяться таблица 26.1 для определения величины изоляции концевых переборок рубок и надстроек, и таблица 26.2 для определения величины изоляции открытых палуб. Ни в каком случае указанные в таблицах 26.1 или 26.2 требования к категории (5) не обязывают выгораживать помещения, которые, по мнению Администрации, нет необходимости выгораживать.

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.

4 При одобрении деталей конструктивной противопожарной защиты Администрация должна учитывать опасность теплопроводности в местах пересечения и граничных точках требуемых конструктивных элементов с тепловой изоляцией.

Таблица 26.1

Переборки, не ограничивающие ни главные вертикальные зона, ни горизонтальные зоны

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
(12)	(13)	(14)									
Посты управления					(1)	B-0a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-
60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-
Межпалубные сообщения					(2)		A-0a	A-0	A-0	A-0	A-
0	A-15	A-15	A-0c	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 эвакуации	60b	A-60b	A-60b	A-60b			(4) и внешние пути	A-0	A-60b,d	A-60b,d	A-60b,d	A-0d	A-0	A-
Открытые участки палуб	0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(5)	A-0	A-0				--	A-
Жилые помещения малой пожароопасности	0	A-30	A-0	A-30			(6)	B-0	B-0	B-0	C		A-0	A-
Жилые помещения умеренной пожароопасности	15	A-60	A-15	A-60			(7)		B-0	B-0	C		A-0	A-
Жилые помещения повышенной пожароопасности	30	A-60	A-15	A-60			(8)			B-0	C		A-0	A-
Санитарные и подобные помещения	0	A-0	A-0	A-0			(9) Им				C		A-0	A-
Цистерны, пустые пространства и пожароопасности или не пожароопасные	0	A-0	A-0	A-0			(10) Помещения вспомогательных механизмов малой						A-0a	A-
Помещения вспомогательных категории, грузовые танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные помещения умеренной пожароопасности	0a	A-0	A-0	A-15			(11) Механизмов, грузовые помещения специальной							A-
Машинное помещение и главные Камбузы	0a	A-0	A-60				(12)							A-
Кладовые, мастерские, буфетные т.д.		A-0a	A-0				(13) и							
Прочие помещения, в которых жидкости							(14) Хранятся воспламеняющиеся							
				A-30										

Таблица 26.2

Палубы, не образующие уступов в главных вертикальных зонах и не ограничивающие главные вертикальные зоны

Помещения наверху	Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
внизу	(13)	(13)	(14)											
Посты управления	0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-	
Межпалубные сообщения	0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-	
Коридоры	0	B-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-15	(3)	A-15	A-0	A-0a	A-60	A-	
Места сбора для эвакуации	0	A-0	--	A-0	A-0	A-0	A-0	(4) и внешние пути эвакуации	A-0	A-0	A-0	A-0	A-	
Открытые участки палуб		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	--	
Жилые помещения малой	60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(6) пожароопасности	A-60	A-15	A-0	A-0	A-	
Жилые помещения умеренной	15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	(7) пожароопасности	A-0	A-0	A-0	A-60	A-15	A-
Жилые помещения повышенной	15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	(8) пожароопасности	A-0	A-0	A-0	A-60	A-15	A-
Санитарные и подобные	0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(9) им помещения	A-0	A-0	A-0	A-0	A-	
Цистерны, пустые пространства и пожароопасности или не пожароопасные	0	A-0	A-0a	A-0	A-0	A-0	A-0	(10) помещения вспомогательных механизмов малой	A-0	A-0	A-0	A-0	A-	
Помещения вспомогательных								(11) механизмов, грузовые помещения специальной						

категории, грузовые танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные помещения умеренной пожароопасности	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-
0a	A-0	A-0	A-30								
Машинное помещение и главные						(12) Камбузы	A-60	A-60	A-60	A-	
60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30a	A-0	A-60	
Кладовые, мастерские, буфетные						(13) и т.д.	A-60	A-30	A-15	A-60	A-
0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0		
Прочие помещения, в которых						(14) хранятся воспламеняющиеся жидкости				A-	
60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-
0	A-0										

- a** Если смежные помещения относятся к одной и той же номерной категории и поставлен индекс **a**, то нет необходимости устанавливать между такими помещениями переборку или палубу, если Администрация считает это излишним. Например, в категории (12) не требуется переборка между камбузом и являющимися его частью буфетами, при условии, что переборки и палубы буфетных имеют огнестойкость ограничивающих конструкций камбуза. Однако, между камбузом и машинным помещением переборка требуется хотя оба помещения относятся к категории (12).
- b** Борту судна до ватерлинии, соответствующей наименьшей эксплуатационной осадке, борта надстройки и рубки, расположенные ниже районов мест посадки в спасательные плоты и слипов для эвакуации и примыкающие к ним районы могут быть снижены до стандарта A-30.
- c** Если общественные туалеты полностью расположены в выгородках трапов, переборка общественного туалета в пределах выгородки трапа может быть отнесена к огнестойкости класса "B".

Правило 27

Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих не более 36 пассажиров

(Пункты 2. (5) и 2. (9) настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Минимальная огнестойкость переборок и палуб должна отвечать не только специальным положениям, содержащимся в других правилах настоящей части, но и соответствовать данным таблиц 27.1 и 27.2.

2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

- 1.1 таблицы 27.1 и 27.2 применяются соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения;
- 2 в целях определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения в зависимости от их пожароопасности подразделяются на 11 категорий, приводимых ниже. Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку таблиц.
 - (1) Посты у правления
Помещения, в которых расположены аварийные источники энергии и освещения.
Рулевая и штурманская рубки.
Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.
Станции пожаротушения, посты управления системами пожаротушения и посты сигнализации обнаружения пожара.
Центральный пост управления главными механизмами, если он находится за пределами машинного помещения.
Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.
 - (2) Коридоры и вестибюли для пассажиров и экипажа.
 - (3) Жилые помещения
Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.10, за исключением коридоров.
 - (4) Междупалубные сообщения
Внутренние трапы, лифты и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки.
В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.
 - (5) Служебные помещения (низкой пожароопасности)
Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения воспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 м², а также сушильные помещения и прачечные.
 - (6) Машинные помещения категории А Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.19.

- (7) Прочие машинные помещения
Помещения, определение которых дано в правиле П-2/3.20, 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 и фонарные, шкафы и кладовые площадью 4м² или более, помещения для хранения воспламеняющихся жидкостей и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.
- (10) Открытые палубы
Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, не представляющие пожарной опасности. Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).
- (11) Помещения специальной категории Помещения, определение которых дано в правиле П-2/3.18.
- 3 При определении применимого стандарта огнестойкости ограничивающей конструкции между двумя помещениями в пределах главной вертикальной зоны или горизонтальной зоны, которая не защищена автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям правила П-2/12, или между такими зонами, ни одна из которых не защищена системой, 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, которая защищена автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям правила П-2/12, или между такими зонами, каждая из которых имеет такую защиту, должна применяться меньшая из двух величин, указанных в таблицах. Когда в пределах жилых и служебных помещений сходятся зона, защищенная спринклерной системой, и зона, не защищенная такой системой, для перекрытия между зонами должна применяться большая из двух величин, указанных в таблицах.
- 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.

4 Наружные ограничивающие конструкции, которые согласно правилу П-2/23.1 должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов при условии, что в других правилах настоящей части не содержится требования, чтобы такие ограничивающие конструкции имели огнестойкость класса «А». В подобных ограничивающих конструкциях, которым не требуется иметь огнестойкость класса «А», двери могут быть изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

Таблица 27.1
Огнестойкость переборок, разделяющих смежные помещения

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Посты управления 15	A-60	A-60	*	A-60	(1) A-0c	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-	
Коридоры 60	A-0	A-0	a-15	A-0d	(2) *	Ce	B-0e	A-0a	B-0e	B-0e	A-	
Жилые помещения 0	A-0	a-15	A-0d	*	(3) A-30						A-	
Междупалубные помещения 0e	A-60	A-0	A-0	a-15	(4) A-0d	*	A-15	A-0	A-0a	B-0e	A-0a	B-
Служебные помещения пожароопасности) 60					(5) (малой	Ce	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-
Машинные помещения категории А 60	A-0	A-60	*	A-0	(6)						*	A-
Прочие машинные помещения 0b	A-0	A-0	*	A-0	(7)							A-
Грузовые помещения (8)							*	A-0	*	A-0		
Служебные помещения пожароопасности) 0					(9) (высокой					A-0b	*	A-

Открытые палубы (10)	--	A-0
Помещения специальной категории (11)		A-0

Таблица 27.2
Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения

Помещение палубой (1)	Помещение под палубой										над	
	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)		
Посты управления 0	A-0	A-0	*	A-30	(1) A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-
Коридоры 0	A-0	A-0	*	A-0	(2) A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-	
Жилые помещения 0	A-0	A-0	*	A-30	A-0 ^d	(3) A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-
Междупалубные помещения 0	A-0	A-0	*	A-0	(4) A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-	
Служебные помещения 0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	(5) (малой пожароопасности)	A-0	A-15	A-0	A-0	A-	
Машинные помещения категории А 60 ^f	A-30	A-60	*	A-60	(6) A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-	
Прочие машинные помещения *	A-0	A-0	*	A-0	(7) A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-	
Грузовые помещения 0	*	A-0	*	A-0	(8) A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-	
Служебные помещения A-0 ^d	A-30	A-0 ^d	A-0	A-0	A-0	(9) (высокой пожароопасности)	A-0	A-0	A-0 ^a	A-30	A-30	A-0 ^d
Открытые палубы *	*	*	--	A-0	(10) *	*	*	*	*	*	*	
Помещения специальной категории 30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0	(11) A-60	A-15	A-30	A-0 ^d	A-15	A-0	A-

Примечания: Применяются к таблицам 27.1 и 27.2 в зависимости от случая.

a Для уточнения применимого стандарта огнестойкости см. правила II-2/25 и 29.

b Если помещения относятся к одной и той же номерной категории и помечены индексом "b", то переборка или палуба класса, указанного в таблицах, требуется лишь в том случае, когда смежные помещения используются для разных целей, как, например, в категории (9). Переборки между двумя камбузами не требуются, но если камбуз примыкает к малярной, требуется переборка класса "A-0".

c Переборки, отделяющие друг от друга рулевую и штурманскую рубки, могут быть класса "B-0".

d См. пункты 2.3 и 2.4 настоящего правила.

e Для целей применения правила II-2/24.1.2 в таблице 27.1 "B-0" и "C" означают "A-0".

f Противопожарная изоляция не требуется, если машинное помещение категории (7), по мнению Администрации, имеет малую пожароопасность или является не пожароопасным.

***** Звездочка в таблицах означает, что перекрытие должно быть из стали или другого равноценного материала, однако не требуется, чтобы оно было класса "A". Для целей применения правила II-2/24.1.2 звездочка в таблице 27.2, за исключением категорий (8) и (10), означает «A-0».

Правило 28
Пути эвакуации

(Пункт 1.8 настоящего правила применяется к судам, построенным
на 1 января 1994 г. или после этой даты)

1 Должны быть предусмотрены трапы, обеспечивающие пути для быстрой эвакуации на палубу посадки в спасательные шлюпки и плоты из всех пассажирских помещений, помещений для экипажа и помещений, где обычно работает экипаж, за исключением машинных помещений. В частности, должны быть выполнены следующие положения:

- .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, учитывая должным образом характер и расположение помещений и количество людей, которые обычно могут работать в них;
- .2 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 если помещение радиорубки не имеет прямого доступа на открытую палубу, должно быть предусмотрено два пути эвакуации из него или доступа к нему, одним из которых может быть иллюминатор или окно достаточного размера либо другой путь, отвечающий требованиям Администрации;
- .4 коридор, вестибюль или часть коридора, из которых имеется только один путь эвакуации, запрещаются.
- .5 по меньшей мере один из путей эвакуации, требуемых пунктами 1.1 и 1.2, 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 палубы, если палуба посадки не простирается до рассматриваемой главной вертикальной зоны. В последнем случае должен быть обеспечен прямой доступ к палубе посадки по внешним открытым трапам и проходам и, в соответствии с требованием правила III/11.5, они должны иметь аварийное освещение и нескользкое покрытие под ногами. Ограничивающие конструкции, обращенные в сторону внешних трапов и проходов, составляющих часть пути эвакуации, и ограничивающие конструкции, расположенные в таком месте, где их повреждение во время пожара может затруднить проход к палубе посадки, должны быть огнестойкими и иметь величины изоляции в соответствии с таблицами правила II-2/26. Ширина, количество и протяженность путей эвакуации должны быть следующими:

- .1 ширина трапов в свету не должна быть менее 900 мм. Трапы должны иметь поручни с обеих сторон. Минимальная ширина трапов в свету должна быть увеличена на 10 мм на каждого человека сверх 90. Максимальное расстояние между поручнями трапов шириной более 900 мм должно быть 1800 мм. Общее число подлежащих эвакуации по этим трапам людей должно приниматься из расчета двух третей от числа команды и полного количества пассажиров в районах, обслуживаемых этими трапами. Ширина трапов должна удовлетворять стандартам не ниже тех, которые приняты Организацией *;
- .2 все трапы, рассчитанные на более чем 90 человек, должны располагаться по линии нос-корма вдоль судна;
- .3 дверные проемы и коридоры и промежуточные площадки, включенные в пути эвакуации, должны быть тех же размеров, что и трапы;
- .4 вертикальное расстояние подъема по трапам без площадки не должно превышать 3,5 м, и трапы не должны иметь угол наклона более 45°;
- .5 площадки трапов на каждом уровне палуб не должны быть менее 2 м и должны быть увеличены на 1 м на каждые 10 человек сверх 20, но могут не превышать 16 м, за исключением тех площадок, которые обслуживают общественные помещения, имеющие прямой доступ к выгородке трапа;

* См. Стандарты для расчета ширины трапов, образующих пути эвакуации на пассажирских судах, принятые резолюцией А.757(18).

- .6 защита пути следования от выгородок трапов к местам посадки в спасательные шлюпки и плоты должна отвечать требованиям Администрации;
- .7 трапы, обслуживающие только какое-либо одно помещение и балкон в этом помещении, не должны рассматриваться как один из требуемых путей эвакуации;
- .8 если общественные помещения охватывают три палубы или более и содержат воспламеняющиеся предметы, такие, как мебель, и имеют закрытые помещения, такие, как магазины, бюро и рестораны, каждый уровень в пределах помещения должен иметь два пути эвакуации, один из которых обеспечивает прямой доступ к выгороженному пути вертикальной эвакуации в соответствии с требованиями пункта 5.

- .9 если Администрация, согласно положениям пункта 1.1, допускает наличие только одного пути эвакуации, то этот путь должен обеспечивать безопасную эвакуацию. Однако трапы не должны иметь ширину в свету менее 800 мм и должны иметь поручни с обеих сторон;
- .10 кроме аварийного освещения, требуемого правилами II-1/42 и III/1 1.5, пути эвакуации, включая трапы и выходы, должны быть обозначены светящимися или фотолюминесцентными индикаторными полосами, расположенными не выше, чем в 0,3м над палубой на всем пути эвакуации, включая повороты и пересечения. Обозначения должны помогать пассажирам легко определить путь эвакуации и выходы. Если используется электрическое освещение, оно должно получать питание от аварийного источника энергии и должно быть устроено таким образом, чтобы отказ любого одного светового указателя или разрыв световой полосы не привели к нарушению эффективности световой разметки. Дополнительно, все требуемые обозначения путей эвакуации и мест расположения противопожарного оборудования должны быть изготовлены из фотолюминесцентного материала или указаны при помощи освещения. Администрация должна обеспечить, чтобы такое освещение или фотолюминесцентное оборудование были рассмотрены, испытаны и применялись в соответствии с рекомендациями, разработанными Организацией * ; и
- .11 на всех пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, требования пункта 1.10 и правила 41-2.4.7 должны также применяться к районам жилых помещений экипажа.

* См. Руководство по оценке, испытаниям и применению низкорасположенного освещения на пассажирских судах, принятое резолюцией А.752(18).

2.1 В помещениях специальной категории количество и расположение путей эвакуации как под, так и над палубой переборок должны отвечать требованиям Администрации, а безопасность доступа к посадочной палубе, как правило, должна быть по меньшей мере равноценной требуемой пунктами 1.1, 1.2, 1.5 и 1.6.

2.2 Один из путей эвакуации из машинных помещений, где обычно работает экипаж, не должен иметь прямого доступа в помещения специальной категории.

3.1 Должно быть предусмотрено два пути эвакуации из каждого машинного помещения. В частности, должны быть выполнены следующие требования:

- .1 если помещение находится под палубой переборок, эти два пути эвакуации должны состоять:
 - .1.1 либо 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, из которых предусмотрен доступ на соответствующие палубы посадки в спасательные шлюпки и плоты. Один из этих трапов должен обеспечивать непрерывное укрытие от пожара от нижней части помещения до безопасного места за его пределами; либо
 - .1.2 одного стального трапа, ведущего к двери в верхней части помещения, из которой предусмотрен доступ на посадочную палубу, и, кроме того, стальной двери, управляемой 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;
- .2 если помещение находится над палубой переборок, эти два пути эвакуации должны быть удалены как можно дальше друг от друга, а двери, ведущие из таких путей 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, они должны быть стальными.

3.2 На судах валовой вместимостью менее 1000 рег.т Администрация может допустить наличие только одного пути эвакуации, учитывая должным образом ширину и расположение верхней части помещения; на судах валовой вместимостью 1000 рег.т и более Администрация может допустить наличие только одного пути эвакуации из любого такого помещения, учитывая должным образом его характер и расположение, а также работают ли в нем люди, при условии, что дверь или стальной трап обеспечивает безопасный путь эвакуации на посадочную палубу.

3.3 Должны быть предусмотрены два пути эвакуации из поста управления двигателями, расположенного в машинном помещении; по крайней мере один из них должен обеспечивать непрерывную защиту от огня до безопасного места за пределами машинного помещения.

4 Лифты ни в коем случае не должны рассматриваться как один из требуемых путей эвакуации.

Правило 28-1

Пути эвакуации на пассажирских судах ро-ро

1 Требования, применимые ко всем пассажирским судам ро-ро

1.1 Данный пункт применяется ко всем пассажирским судам ро-ро. В отношении судов, построенных до 1 июля 1997 года, требования этого правила применяются не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года,

1.2 Поручни или другие лееры должны быть предусмотрены во всех коридорах вдоль всего пути эвакуации, так чтобы жесткий поручень имелся на каждом шагу пути, где это возможно, и к местам сбора и местам посадки в спасательные шлюпки и плоты. Такие поручни должны быть предусмотрены с обеих сторон продольных коридоров шириной более 1,8 м и в поперечных коридорах шириной более 1 м. Особое внимание должно быть обращено на необходимость обеспечения возможности пересекать вестибюли, атриумы и другие большие открытые помещения па пути эвакуации. Поручни и другие лееры должны быть такой прочности, чтобы выдержать распределенную горизонтальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную в направлении центра коридора или помещения, и распределенную вертикальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную по направлению вниз. Нет необходимости прилагать обе нагрузки одновременно.

1.3 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 крен. Покрытия полов также должны быть закреплены на месте. Когда судно находится на ходу, пути эвакуации должны сохраняться свободными от препятствий, таких как тележки для уборки, постельные принадлежности, багаж и коробки для товаров.

1.4 Пути эвакуации должны быть предусмотрены из каждого обычно занятого помещения на судне к месту(ам) сбора. Эти пути эвакуации должны быть устроены так, чтобы обеспечивался наиболее прямой возможный путь к месту(ам) сбора и должны быть обозначены символами в соответствии с рекомендациями Организации *.

1.5 Если закрытые помещения примыкают к открытой палубе, отверстия, ведущие из закрытого помещения на открытую палубу, должны, где это практически осуществимо, иметь возможность использования в качестве аварийного выхода.

1.6 Палубы должны быть пронумерованы последовательно, начиная с "1" на уровне танков или уровне самой нижней палубы. Эти номера должны четко выделяться на площадках трапов и вестибюлях лифтов. Палубы также могут иметь название, но номера палуб должны всегда указываться рядом с названием.

* См. Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам, принятые Организацией резолюцией А.760(18).

1.7 Простые схематичные планы, показывающие местонахождение ("вы находитесь здесь") и пути эвакуации, обозначенные стрелками, должны четко указываться на внутренней стороне каждой двери каюты и в общественных помещениях. На планах должны указываться направления эвакуации и они должны быть четко ориентированы в отношении их места на судне.

1.8 К дверям отдельных кают и кают, состоящих из нескольких помещений, не должно требоваться ключей для их открытия с внутренней стороны. Никаких дверей не должно быть вдоль любого установленного пути эвакуации, которые бы требовали ключей для их открытия.

2 Требования, применимые к пассажирским судам ро-ро, построенным 1 июля 1997 года или после этой даты

2.1 До высоты 0,5 м, нижние части переборок вдоль путей эвакуации должны быть способны выдержать нагрузку в 750 Н/м, для того чтобы допускать их использование в качестве поверхностей для ходьбы при больших углах крена судна.

2.2 Пути эвакуации из кают к выгородкам трапов должны, насколько это возможно, быть прямыми, с минимальным числом изменений направления. Не должно быть необходимости переходить с одного борта судна на другой, чтобы выйти на пути эвакуации. Не должно быть необходимости подниматься вверх более чем на две палубы или спускаться вниз, чтобы выйти к месту сбора или на открытую палубу ид любого помещения для пассажиров.

2.3 Внешние пути должны быть предусмотрены со всех открытых палуб, упомянутых в пункте 2.2, к местам посадки в спасательные шлюпки или плоты.

3 Требования, применимые к пассажирским судам ро-ро, построенным 1 июля 1999 года или после этой даты

Пути эвакуации на пассажирских судах ро-ро, построенных 1 июля 1999 года или после этой даты, должны

оцениваться с помощью анализа эвакуации еще на этапе проектирования. Такой анализ следует использовать для того, чтобы идентифицировать и, насколько это практически осуществимо, исключить затор, который может случиться во время оставления судна, вследствие обычного движения пассажиров и экипажа вдоль путей эвакуации, включая возможность, что экипажу может потребоваться передвигаться по этим путям в направлении, противоположном движению пассажиров. Кроме того, анализ следует использовать для демонстрации того, что меры и устройства для эвакуации являются достаточно гибкими, чтобы предусмотреть вероятность того, что определение пути эвакуации, места сбора, места посадки в спасательные шлюпки и плоты или сами спасательные шлюпки и плоты могут быть недоступны или разрушены в результате аварии.

Правило 29

Защита трапов и лифтов в жилых и служебных помещениях

1 Все трапы должны иметь каркасы, изготовленные из стали, исключая случаи, когда Администрация санкционирует применение другого, равноценного материала, и должны быть выгорожены перекрытиями класса «А» со средствами принудительного закрытия всех отверстий. Однако:

- .1 трап, соединяющий только две палубы, можно не выгораживать при условии, что огнестойкость палубы обеспечивается надлежащими переборками или дверями в одном междупалубном пространстве. Если трап выгорожен в одном междупалубном пространстве, эта выгородка должна быть защищена в соответствии с данными таблиц для палуб в правилах II-2/26 или 27;
- .2 в общественных помещениях трапы могут не иметь выгородок при условии, что они полностью расположены внутри таких помещений.

2 Выгородки трапов должны обеспечивать прямой доступ в коридоры и иметь площадь, достаточную для предотвращения заторов, учитывая количество людей, которые могут воспользоваться трапами в аварийном случае. В пределах периметра таких выгородок трапов разрешены только общественные туалеты, кладовые из негорючего материала для хранения оборудования безопасности и бюро информации открытого типа для пассажиров. Только общественные помещения, коридоры, общественные туалеты, помещения специальной категории, другие трапы эвакуации, требуемые правилом 28.1.5, и внешние площадки могут иметь прямой доступ к этим выгородкам трапов."

3 Устройство шахт лифтов должно предотвращать проникновение дыма и пламени из одного междупалубного пространства в другое; они должны быть снабжены средствами закрытия, чтобы не допустить тяги и проникновения дыма.

Правило 30

Отверстия в перекрытиях класса «А»

1 За исключением люков между грузовыми помещениями, помещениями специальной категории, кладовыми и багажными помещениями, а также между такими помещениями и открытыми палубами, все отверстия должны быть снабжены постоянно установленными средствами закрытия, которые должны быть по меньшей мере такими же огнестойкими, как и перекрытия, в которых они установлены.

2 Конструкция всех дверей и дверных рам в перекрытиях класса «А» с устройствами, удерживающими их в закрытом состоянии, должна, насколько это практически возможно, обеспечивать такую же огнестойкость и такую же непроницаемость для дыма и огня, как и переборки, в которых установлены эти двери. Такие двери и дверные рамы должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала. Водонепроницаемые двери могут не изолироваться.

3 Должна быть обеспечена возможность открытия и закрытия каждой двери с любой стороны переборки только одним человеком.

4 Противопожарные двери в переборках главных вертикальных зон, камбуза и выгородках трапов иные, чем водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии и которые обычно находятся в задренном состоянии, должны отвечать следующим требованиям:

- .1 двери должны быть самозакрывающимися и закрываться при угле наклона до 3,5° в сторону противоположную закрыванию,
- .2 примерное время закрытия навесных противопожарных дверей должно быть не более 40с и не менее 10с с момента начала их движения, когда судно находится в прямом положении. Примерно единообразная скорость закрытия скользящих противопожарных дверей должна быть не более 0,2 м/с и не менее 0,1 м/с,

когда судно находится в прямом положении.

- .3 двери должны дистанционно освобождаться из центрального поста управления с постоянной вахтой либо одновременно, либо по группам, а также отдельно, на месте их установки, с обеих сторон двери. Освобождающие выключатели дверей должны иметь положения «включено – выключено» для предотвращения автоматического возврата системы в прежнее положение'
- .4 крючки-защелки, не освобождаемые с центрального поста управления, запрещаются :
- .5 двери, закрываемые дистанционно из центрального поста управления, должны иметь способность открываться местным управлением с обеих сторон двери. После такого открытия двери местным управлением, она должна вновь закрыться автоматически:
- .6 на панели индикации положения дверей на центральном посту управления с постоянной вахтой должна быть обеспечена индикация о том, закрыта ли каждая из дистанционно освобождаемых дверей:
- .7 освобождающий механизм дверец должен быть устроен так, чтобы дверь автоматически закрывалась в случае повреждения системы управления или основного источника энергии:
- .8 местные аккумуляторы энергии для дверей с приводом от источника энергии должны быть предусмотрены в непосредственной близости от дверей, чтобы обеспечить, по меньшей мере 10-кратное срабатывание дверей (полностью открыто - полностью закрыто), при местном управлении после повреждения системы управления или основного источника энергии,
- .9 повреждение системы управления или основного источника энергии одной двери не должно ухудшать безопасную работу других дверей:
- .10 дистанционно освобождаемые скользящие двери или двери с приводом от источника энергии должны быть оборудованы аварийно-предупредительной сигнализацией, подающей звуковой сигнал в течение не менее 5 с, но не более 10с, после освобождения двери из центральной поста управления, до того как дверь начнет движение и звучащий до тех пор, пока дверь не закроется полностью:
- .11 дверь, устроенная таким образом, что вновь открывается при контакте с каким-либо препятствием на пути закрытия, должна открываться на расстоянии не более 1 м от точки контакта;
- .12 двери с двойными створками, оборудованные защелками-стопорами для обеспечения их огнестойкости, должны иметь защелку, которая срабатывает автоматически при срабатывании дверей, освобождаемых системой управления:
- .13 автоматически закрываемые двери с приводом от источника энергии, ведущие непосредственно в помещения специальной категории, не требуют оборудования аварийно-предупредительной сигнализацией и механизмами дистанционного освобождения, требуемыми в .3 и .10;
- 14 компоненты местной системы управления должны быть доступны для технического обслуживания, ремонта и регулировки; и
- 15 двери с приводом от источника энергии должны быть обеспечены системой управления одобренного типа, способной работать при пожаре, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость. Такая система должна отвечать следующим требованиям:

- .1 система управления способна обеспечивать работу двери при температуре, по меньшей мере, 200°C в течение, по меньшей мере, 60 мин при питании от источника энергии,
- .2 источник энергии для всех других дверей, не подверженных пожару, не повреждается; и
- .3 при температуре выше 200°C, система управления автоматически отключается от источника энергии и способна удерживать дверь в закрытом состоянии до температуры, по меньшей мере, 945°C."

5 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, если помещение защищено автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям правила II-2/12, или имеет непрерывный подволок класса «В», отверстия в палубах, не образующих уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивающих горизонтальные зоны, должны иметь достаточно плотные закрытия, а такие палубы должны отвечать требованиям в отношении огнестойкости класса «А» в той мере, в какой, по мнению Администрации, это целесообразно и практически возможно.

6 Требования в отношении огнестойкости класса «А» для наружных ограничивающих конструкций судна не применяются к остекленным переборкам, окнам и иллюминаторам, при условии, что нет требования в отношении огнестойкости класса "А" для таких граница правиле 33.3. Требование в отношении класса огнестойкости "А" для наружных ограничивающих конструкций судна не применяются к наружным дверям, за исключением дверей в надстройках и рубках, обращенных к спасательным средствам, местам посадки в спасательные средства и наружным местам сбора, наружным трапам и открытым палубам, используемым в качестве путей эвакуации. Двери выгородок трапов могут не отвечать данному требованию.

7 Все двери класса "А", размещенные в выгородках трапов, общественных помещениях и переборках главных вертикальных зон на путях эвакуации, должны быть оборудованы отверстиями для прокладки пожарных рукавов с самозакрывающимся устройством, материал, конструкция и огнестойкость которого эквивалентны той двери, в которой отверстие оборудовано; отверстие должно иметь Открытие с площадью в свету 150 мм при закрытой двери и должно быть расположено в нижней части двери с противоположной стороны от петель двери или, в случае

скользящих дверей, как можно ближе к стороне открытия.

Правило 31

Отверстия в перекрытиях класса «В»

1 Двери и дверные рамы в перекрытиях класса "В" и устройства их крепления должны обеспечить способ закрытия, имеющий огнестойкость, равноценную огнестойкости перекрытий *, в которых они установлены, за исключением того, что вентиляционные отверстия могут быть допущены в нижней части таких дверей. Если такие отверстия расположены в двери или под ней, их общая полезная площадь не должна превышать $0,05 \text{ м}^2$. Когда такие отверстия вырезаются в дверях, они должны быть снабжены решётками из негорючего материала. Двери должны быть негорючими. Двери кают в перекрытиях класса "В" должны быть самозакрывающегося типа, Стопоры не разрешаются.

* См. Рекомендацию по методике испытания на огнестойкость перекрытий класса "А", "В" и "F", принятую резолюцией А.754(18).

2 Требования в отношении огнестойкости класса «В» для наружных ограничивающих конструкций судна не предъявляются 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.

3 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, если установлена автоматическая спринклерная система, отвечающая положениям правила II-2/12, то:

- .1 отверстия в палубах, не образующих уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивающих горизонтальные зоны, должны иметь достаточно плотные закрытия, а такие палубы должны отвечать требованиям 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 правила II-2/25.

Правило 32

Системы вентиляции

(Пункт 1.7 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 января 1994 г. или после этой даты)

1 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров

1.1 Система вентиляции на пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, должна, дополнительно к этой части данного правила, также отвечать требованиям правил 16.2 - 16.6. 16.8. 16.9 и 16.11.

1.2 Как правило, вентиляторы должны быть размещены так, чтобы каналы, ведущие в различные помещения, оставались в пределах одной главной вертикальной зоны.

1.3 Если системы вентиляции проходят через палубы, то в дополнение к мерам по огнестойкости палуб, требуемым правилами II-2/18.1.1 и 30.5, должны быть приняты меры предосторожности для уменьшения вероятности проникновения дыма и горючих газов через такие системы из одного междупалубного пространства в другое. В дополнение к требованиям по изоляции, изложенным в настоящем правиле, вертикальные каналы, если необходимо, должны иметь изоляцию, требуемую в соответствии с таблицами правила II-2/26.

1.4 Вентиляционные каналы, за исключением каналов грузовых помещений, должны изготавливаться из следующих материалов:

- .1 каналы с площадью поперечного сечения не менее $0,075 \text{ м}^2$ и все вертикальные каналы, обслуживающие более одного междупалубного пространства, должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала;
- .2 каналы с площадью поперечного сечения менее $0,075 \text{ м}^2$, кроме вертикальных каналов, упомянутых в пункте 1.4.1, должны быть изготовлены из негорючих материалов. Если такие каналы проходят через перекрытия класса «А» или «В», необходимо уделять должное внимание обеспечению огнестойкости перекрытия;
- .3 короткие участки каналов длиной, как правило, не более 2 м, площадь поперечного сечения которых, как

правило, не превышает 0,02 м, не требуется изготавливать из негорючих материалов, если соблюдаются все следующие условия:

- 3.1 канал изготовлен из материала, имеющего характеристики медленного распространения пламени;
- 3.2 канал применяется только на концевом участке вентиляционной системы; и
- 3.3 канал находится на расстоянии не менее 600 мм, измеренном вдоль канала, от отверстия в перекрытии класса «А» или «В», включая непрерывные подволоки класса «В».

1.5 Выгородки трапов должны вентилироваться и обслуживаться только независимым вентилятором и системой вентиляционных каналов, которые не должны обслуживать какие-либо другие помещения в системе вентиляции.

1.6 Вся искусственная вентиляция, за исключением вентиляции машинных и грузовых помещений и любой заменяющей ее системы, которая может требоваться на основании правила П-2/16.6, должна иметь органы управления, сгруппированные таким образом, чтобы все вентиляторы могли выключаться с любого из двух мест, которые должны быть расположены как можно дальше друг от друга. Органы управления искусственной вентиляцией машинных помещений также должны быть сгруппированы таким образом, чтобы управление могло осуществляться с двух мест, одно из которых должно находиться вне таких помещений. Вентиляторы, обслуживающие системы искусственной вентиляции грузовых помещений, должны выключаться с безопасного места вне таких помещений.

1.7 Если общественные помещения охватывают три открытых палубы или более и содержат воспламеняющиеся предметы, такие, как мебель, и закрытые помещения, такие, как магазины, бюро и рестораны, помещения должны быть оборудованы системой удаления дыма. Система удаления дыма должна срабатывать от требуемой системы обнаружения дыма и иметь возможность управления вручную. Вентиляторы должны быть такого размера, чтобы весь объем помещения можно было провентилировать за 10 мин или менее.

1.8 Вентиляционные каналы, где это оправдано и практически возможно, должны быть снабжены люками, удобно расположенными для проверки и чистки.

1.9 Вытяжные каналы от камбузных плит, в которых может скапливаться грязь и жир, должны отвечать требованиям пунктов 3.2.1 и 3.2.2 правила П-2/16 и должны быть снабжены:

1. жироуловителями, легко снимающимися для чистки, если не предусмотрена альтернативная одобренная система удаления жира;
2. противопожарными заслонками, расположенными в нижнем конце канала, автоматически и дистанционно управляемыми и, кроме того, дистанционно управляемой противопожарной заслонкой, расположенной в верхнем конце канала;
3. стационарными средствами для тушения пожара внутри канала;
4. дистанционными средствами выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов для управления противопожарными заслонками, упомянутыми в пункте 2, и системой пожаротушения, которые должны быть расположены в непосредственной близости от входа на камбуз. Если установлена многоканальная система вентиляции, должны быть предусмотрены средства для закрытия всех отводов, ведущих в один и тот же главный канал вентиляции, до пуска огнетушащего вещества в систему; и
5. люками, удобно расположенными для проверки и чистки.

2 Пассажирские суда, перевозящие не более 36 пассажиров

2.1 Система вентиляции на пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, должна отвечать требованиям правила П-2/16.

Правило 33

Окна и иллюминаторы

1 Все окна и иллюминаторы в переборках в пределах жилых и служебных помещений и постов управления, за исключением тех, к которым применяются положения правила П-2/30.6 и правила 31.2, должны быть изготовлены так, чтобы соблюдались требования по огнестойкости переборок, в которых они установлены.

2 Несмотря на требования таблиц правил 26 и 27, все 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.

3 Окна, выходящие на места размещения спасательных средств и устройств, сбора и посадки, внешние трапы и открытые палубы, используемые в качестве путей эвакуации, и окна, находящиеся под районами посадки в

спасательные плоты и слипы для эвакуации, должны иметь огнестойкость, требуемую в таблицах правила II-2/26. Однако, если специально предназначенная автоматическая спринклерная система предусмотрена для окон, как эквивалент могут быть допущены окна класса А-0. Окна, расположенные по борту судна ниже мест посадки в спасательные шлюпки, должны иметь огнестойкость, равную, по меньшей мере, классу "А-0".

Правило 34

Ограничение применения горючих материалов

1 За исключением грузовых помещений, почтовых отделений, багажных отделений и холодильных кладовых служебных помещений, все зашивки, обрешетник, предотвращающие тягу заделки, подволоки и изоляция должны быть из негорючих материалов. Частичные переборки или палубы, применяемые для разделения помещения, по практическим или эстетическим соображениям также должны быть из негорючих материалов.

2 Не требуется, чтобы антиконденсатные материалы и клеи, применяемые в сочетании с изоляцией холодных трубопроводов и их арматуры, были не горючими, но их количество должно быть сведено к практически возможному минимуму, а их открытые поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени.

3 Следующие поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени*:

- 1 открытые поверхности коридоров, выгородок трапов и переборок, а также зашивок переборок и подволоков во всех жилых и служебных помещениях и постах управления;
- 2 скрытые или недоступные места в жилых и служебных помещениях и постах управления.

4 Общий объем горючих обшивок, лепок, декораций и облицовок в любом жилом или служебном помещении не должен превышать объема, равного объему облицовки толщиной 2,5 мм по всей площади переборок и подволоков. На судах, оборудованных автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям правила II-2/12, в упомянутый выше объем может входить некоторое количество горючего материала, используемого для сборки перекрытий класса «С».

5 Облицовка, применяемая для отделки поверхностей и зашивок, на которые распространяются требования пункта 3, должна обладать теплоотводной способностью* поверхности не выше 45 МДж/м² с учетом толщины применяемой облицовки.

* Следует приводить валовую теплоотводную способность измеренную в соответствии со Стандартом ИСО 1716 - Строительные материалы – Определение теплоотводных способностей."

6 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 и не должна загораживать пассажирам путь эвакуации. Администрация может разрешить дополнительные сидячие места в главном вестибюле в пределах выгородки трапа, если они закреплены, изготовлены из негорючих материалов и не загораживают пассажирам путь эвакуации. Мебель не разрешается устанавливать в коридорах для пассажиров и команды, образующих пути эвакуации в районах кают. В дополнение к вышесказанному могут быть разрешены кладовые из негорючих материалов для хранения оборудования безопасности, требуемого правилами.

7 Краски, лаки и другие отделочные материалы, применяемые на открытых поверхностях внутри помещений, не должны выделять чрезмерное количество дыма и токсичных веществ горения, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

8 Первичные палубные покрытия, если они применяются в жилых и служебных помещениях и постах управления, должны быть из одобренного материала, который не является воспламеняющимся или представляющим опасность в отношении выделения токсичных или взрывоопасных веществ при повышенных температурах, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания огнестойкость.

Правило 35

Детали конструкции

1 В жилых и служебных помещениях, постах управления, коридорах и на трапах:

- 1 воздушные пространства за подволоками, панелями или зашивками должны быть надлежащим образом разделены плотно пригнанными предотвращающими тягу заделками, установленными на расстоянии не более 14 м друг от друга;

.2 в вертикальном направлении такие воздушные пространства, включая пространства за зашивками трапов, шахт и т.д., должны быть перекрыты у каждой палубы.

2 Конструкция подволоков и зашивок должна быть такой, чтобы пожарные дозоры имели возможность, не нарушая эффективности противопожарной защиты, обнаружить дым, идущий из скрытых и недоступных мест, за исключением случаев, когда, по мнению Администрации, не существует опасности возникновения пожара в таких местах.

Правило 36

Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара и автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара

1 На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, должны быть установлены в каждой отдельной вертикальной или горизонтальной зоне, во всех жилых и служебных помещениях и, если Администрация считает это необходимым, на постах управления, за исключением помещений, которые не представляют существенной пожароопасности, таких как пустые пространства, санитарные помещения и т.д., либо:

- .1 стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая положениям правила 13 и установленная и расположенная так, чтобы обнаруживать пожар в таких помещениях; либо
- .2 автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила 12 или руководству *, разработанному Организацией, по одобрению эквивалентных спринклерных систем и установленная и расположенная так, чтобы защитить такие помещения и, дополнительно, стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила 13, установленная и устроенная так, чтобы обнаруживать дым в коридорах, на трапах и на путях эвакуации в пределах жилых помещений.

2 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, должны быть оборудованы автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающей требованиям правила 12 или руководству * по одобрению эквивалентных спринклерных систем, разработанному Организацией, во всех служебных помещениях, на постах управления и в жилых помещениях, включая коридоры и трапы. Альтернативно, посты управления, где вода может вызвать повреждение основного оборудования, могут быть оборудованы одобренной стационарной системой пожаротушения другого типа. Должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила 13, которая должна быть установлена и устроена таким образом, чтобы обеспечить обнаружение дыма в общественных помещениях, на постах управления и в жилых помещениях, включая коридоры и выгородки трапов. Нет необходимости устанавливать дымодетекторы в ваннных комнатах кают и камбузах. Помещения с малой пожароопасностью или помещения, не являющиеся пожароопасными, такие как пустые пространства, общественные туалеты и подобные им помещения не требуют оборудования автоматической спринклерной системой или стационарной системой сигнализации обнаружения пожара.

* См. Руководство по одобрению спринклерных систем, равноценных системам, требуемым в правиле 12 главы II-2 Конвенции СОЛАС, принятое резолюцией А.755(18).

Правило 37

Защита помещений специальной категории

1 Положения, применяемые к помещениям специальной категории, расположенным над и под палубой переборок

1.1 Общие положения

1.1.1 Принцип, лежащий в основе положений настоящего правила, заключается в том, что поскольку обычное деление на главные вертикальные зоны может оказаться практически невозможным в помещениях специальной категории, равноценная защита таких помещений должна обеспечиваться путем деления судна на горизонтальные зоны и установки эффективной стационарной системы пожаротушения. В соответствии с этим для целей настоящего правила горизонтальная зона может включать помещения специальной категории, расположенные более чем на одной палубе, при условии, что общая высота в свету для транспортных средств не превышает 10 м.

1.1.2 Требования правил II-2/16, 18, 30 и 32 относительно обеспечения огнестойкости вертикальных зон равным образом должны применяться к палубам и переборкам, отделяющим горизонтальные зоны друг от друга и от остальной части судна.

1.2 Конструктивная защита

1.2.1 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, переборки и палубы, ограничивающие помещения специальной категории, должны иметь стандарт изоляции А-60. Однако там, где с одной стороны переборки находится помещение категории 26.2.2(5), 26.2.2(9) или 26.2.2(10), стандарт может быть снижен до А-0. Если топливные танки расположены под помещением специальной категории, огнестойкость разделяющей палубы может быть снижена до стандарта "А-0".

1.2.2 На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, переборки, ограничивающие помещения специальной категории, должны иметь изоляцию, требуемую для помещений категории (11) в таблице 27.1, а горизонтальное перекрытие - изоляцию, требуемую для помещений категории (11) в таблице 27.2.

1.2.3 На ходовом мостике должны быть предусмотрены индикаторы, указывающие на закрытие любой противопожарной двери, ведущей в помещения специальной категории или из них.

1.3 Стационарная система пожаротушения *

Каждое помещение специальной категории должно быть оборудовано 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 натурные испытания в условиях, имитирующих горение разлившегося бензина в помещении специальной категории показали, что при борьбе с пожарами, которые могут иметь место в таком помещении, она является не менее эффективной.

1.4 Дозорная служба и обнаружение пожара

1.4.1 В помещениях специальной категории должна нести эффективная дозорная служба. В любом таком помещении, в котором дозорная служба несет не в виде постоянной пожарной вахты на протяжении всего рейса, должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила II-2/13. Стационарная система обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать возникновение пожара. Выбор расстояний между автоматическими извещателями, а также мест их установки должен проверяться испытанием в соответствии с требованиями Администрации, принимая во внимание влияние вентиляции и других факторов.

1.4.2 В помещениях специальной категории, где это необходимо, должны быть предусмотрены ручные извещатели, причем по одному извещателю должно быть установлено у каждого выхода из таких помещений.

1.5 Противопожарное оборудование и снабжение

В каждом помещении специальной категории должно быть предусмотрено:

1. не менее трех приставок для образования водяного тумана;
2. один переносной пенный комплект, отвечающий положениям правила II-2/6.4, при условии, что на судне имеется не менее двух таких комплектов для использования в этих помещениях; и
3. такое количество переносных огнетушителей, какое Администрация сочтет достаточным при условии, что по меньшей мере по одному переносному огнетушителю устанавливается у каждого входа в такие помещения.

* См. Рекомендацию по стационарным системам пожаротушения для помещений специальной категории, принятую резолюцией А. 123(V) Организации.

1.6 Система вентиляции

1.6.1 Для помещения специальной категории должна быть предусмотрена эффективная система искусственной вентиляции, обеспечивающая по меньшей мере 10 воздухообменов в час. Система вентиляции таких помещений должна быть полностью независимой от других систем вентиляции и должна работать на протяжении всего периода нахождения в таких помещениях транспортных средств. Администрация может потребовать увеличения количества воздухообменов в период погрузки и выгрузки транспортных средств. Вентиляционные каналы, обслуживающие помещения специальной категории, которые могут быть надежно закрыты, должны быть отдельными для каждого из таких помещений. Должна быть предусмотрена возможность управления системой с места вне таких помещений.

1.6.2 Вентиляция должна обеспечивать равномерный воздухообмен и отсутствие застойных зон.

1.6.3 Должно быть предусмотрено средство для указания на ходовом мостике любого падения или уменьшения требуемой производительности системы вентиляции.

1.6.4 Должны быть приняты меры для быстрой остановки и надежного закрытия системы вентиляции в случае пожара с учетом погодных условий и состояния моря.

1.6.5 Вентиляционные каналы, включая заслонки, должны быть изготовлены из стали, а их расположение должно отвечать требованиям Администрации.

2 Дополнительные положения, применяемые только к помещениям специальной категории, расположенным над палубой переборок

2.1.1 Шпигаты

Учитывая значительную потерю остойчивости, которая может возникнуть вследствие скопления большого количества воды на палубе или палубах в результате работы стационарной системы водораспыления, должны быть установлены шпигаты с тем, чтобы обеспечить быстрый сток воды непосредственной за борт.

2.1.2 Слив воды

2.1.2.1 На всех пассажирских судах ро-ро сливные шпигаты, оборудованные средствами закрытия, управляемыми из места, находящегося выше палубы переборок, в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о грузовой марке, должны оставаться открытыми по время нахождения судов в море.

2.1.2.2 Любое состояние задвижек, ссылка на которые даны в пункте 2.1.2.1, должно вноситься в судовой журнал.

2.2 Меры предосторожности против воспламенения воспламеняющихся паров

2.2.1 На любой палубе или площадке, если таковая установлена, на которой перевозятся транспортные средства и на которой можно ожидать скопления взрывоопасных паров, за исключением площадок с отверстиями достаточного размера, позволяющими парам бензина проходить вниз, оборудование, которое может стать источником воспламенения воспламеняющихся паров, и, в частности, электрооборудование и проводка, должно устанавливаться на высоте не менее 450 мм от палубы или площадки. Электрооборудование, установленное на высоте не менее 450 мм от палубы или площадки, должно быть закрытого и защищенного типа с тем, чтобы предотвращать выброс искр. Однако если Администрация убеждена, что безопасная эксплуатация судна возможна при установке электрооборудования и проводки на высоте менее 450 мм от палубы или площадки, такое электрооборудование и проводка могут устанавливаться при условии, что они относятся к типу, одобренному для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха.

2.2.2 Электрооборудование и проводка, если они установлены в вытяжном вентиляционном канале, должны быть типа, одобренного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха, а выходное отверстие любого вытяжного канала должно располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения.

3 Дополнительные положения, применяемые только к помещениям специальной категории, расположенным под палубой переборок

3.1 Система осушения и слива

Учитывая значительную потерю остойчивости, которая может возникнуть вследствие скопления большого количества воды на палубе или на настиле второго дна в результате работы стационарной системы водораспыления, Администрация может потребовать дополнительных средств осушения и слива к тем, которые предусмотрены требованиями правила II-1/21.

3.2 Меры предосторожности против воспламенения воспламеняющихся паров

3.2.1 Электрооборудование и проводка, если они установлены, должны быть типа, пригодного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха. Установка оборудования иного типа, которое может стать источником воспламенения воспламеняющихся паров, не допускается.

3.2.2 Электрооборудование и проводка, если они установлены в вытяжном вентиляционном канале, должны быть типа, одобренного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха, а выходное отверстие любого

вытяжного канала должно располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения.

4 Постоянные отверстия для вентиляции

Постоянные отверстия в обшивке корпуса, выходы или грибки вентиляции помещений специальной категории должны быть расположены таким образом, чтобы пожар в помещении специальной категории не угрожал местам установки и посадки в спасательные шлюпки и плоты, жилым и служебным помещениям и постам управления в надстройках и рубках, расположенных над помещениями специальной категории.

Правило 38

Защита грузовых помещений, не являющихся помещениями специальной категории, предназначенных для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом

(Пункт 1 настоящего правила применяется к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

Каждое грузовое помещение (не являющееся помещением специальной категории), в котором находится автотранспорт с топливом в баках для передвижения своим ходом, должно отвечать следующим положениям:

1 Стационарная система обнаружения пожара

Должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям правила П-2/13, или система обнаружения дыма путем забора проб воздуха, отвечающая требованиям правила П-2/13-1. Конструкция и устройство этой системы должны рассматриваться с учетом требований к вентиляции, упомянутых в пункте 3.

2 Средства пожаротушения

2.1 Должна быть установлена стационарная система пожаротушения, отвечающая положениям правила П-2/5. Однако, если установлена система углекислотного тушения, количество имеющегося газа должно быть по меньшей мере достаточным для получения минимального объема свободного газа, равного 45% валового объема наибольшего из таких грузовых помещений, которое может быть плотно закрыто. Средства пожаротушения должны обеспечивать подачу по меньшей мере двух третей количества газа, требуемого для соответствующего помещения, в течение 10 мин. Может быть установлена любая другая стационарная газовая система пожаротушения или стационарная система пожаротушения высокократной пеной при условии, что она обеспечивает равноценную защиту. Кроме того, любое грузовое помещение, предназначенное для перевозки транспортных средств без груза, может быть оборудовано стационарными системами пожаротушения галоидированными углеводородами, которые должны отвечать положениям правила П-2/5.

2.2 Вместо этого может быть установлена система, отвечающая требованиям правила П-2/37.1.3, при условии, что при этом соблюдаются также требования правила П-2/37.2.1 или 37.3.1, в зависимости от случая.

2.3 В любом таком помещении должно быть предусмотрено наличие такого количества переносных огнетушителей, какое Администрация сочтет достаточным. По меньшей мере по одному переносному огнетушителю должно устанавливаться у каждого входа в такие помещения.

3 Система вентиляции

3.1 Должна быть предусмотрена эффективная система искусственной вентиляции, обеспечивающая по меньшей мере 10 воздухообменов в час на судах, перевозящих более 36 пассажиров, и 6 воздухообменов в час на судах, перевозящих не более 36 пассажиров. Система вентиляции таких грузовых помещений должна быть полностью независимой от других вентиляционных систем и должна работать непрерывно, пока в них находятся транспортные средства. Вентиляционные каналы, обслуживающие грузовые помещения, которые могут быть надежно закрыты, должны быть отдельными для каждого из них. Должна быть предусмотрена возможность управления системой с места вне таких помещений.

3.2 Вентиляция должна обеспечивать равномерный воздухообмен и отсутствие застойных зон.

3.3 Должно быть предусмотрено средство для указания на ходовом мостике любого падения или уменьшения требуемой производительности системы вентиляции.

3.4 Должны быть приняты меры для быстрой остановки и надежного закрытия системы вентиляции в случае пожара с учетом погодных условий и состояния моря.

3.5 Вентиляционные каналы, включая заслонки, должны быть изготовлены из стали, а их расположение должно отвечать требованиям Администрации.

4 Меры предосторожности против воспламенения воспламеняющихся паров

4.1 Электрооборудование и проводка, если они установлены, должны быть типа, пригодного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха. Установка оборудования иного типа, которое может стать источником воспламенения воспламеняющихся паров, не допускается.

4.2 Электрооборудование и проводка, если они установлены в вытяжном вентиляционном канале, должны быть типа, одобренного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха, а выходное отверстие любого вытяжного канала должно располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения.

4.3 Шпигаты не должны выводиться в машинные или другие помещения, в которых могут иметься источники воспламенения.

5 Постоянные отверстия для вентиляции

Постоянные отверстия в обшивке корпуса, выходы или грибки вентиляции грузовых помещений должны быть расположены таким образом, чтобы пожар в грузовом помещении не угрожал местам установки и посадки в спасательные шлюпки и плоты, жилым и служебным помещениям и постам управления в надстройках и рубках, расположенных над грузовыми помещениями.

6 Конструкционная защита

Грузовые помещения ро-ро судов, построен 1 июля 1998 г. и после этой даты, должны отвечать требованиям пунктов 1.1, 1.2 и 1.3 правила 38-1.

Правило 38-1

Защита закрытых и открытых грузовых помещений ро-ро, не являющихся помещениями специальной категории, предназначенных для перевозки автотранспорта с топливом в баках

1 Общие положения

1.1 Основные принципы, лежащие в основе правила 37.1.1 также применяются к данному правилу.

1.2 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, ограничивающие закрытые и открытые грузовые помещения ро-ро переборки и палубы должны иметь стандарт изоляции "А-60". Однако, если помещение категории 26.2.2(5), (9) или (10) находится по одну сторону перекрытия, стандарт может быть снижен до "А-0". Если топливные танки находятся под грузовым помещением ро-ро, огнестойкость разделяющей палубы может быть снижена до стандарта "А-0".

1.3 На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, ограничивающие закрытые и открытые грузовые помещения ро-ро переборки и палубы должны иметь огнестойкость, требуемую для помещений категории (8) в таблице 27.1, а горизонтальные ограничивающие конструкции - как требуется для помещений категории (8) в таблице 27.2.

1.4 Постоянные отверстия в обшивке корпуса, выходы или грибки вентиляции открытых и закрытых грузовых помещений ро-ро должны быть расположены таким образом, чтобы пожар в грузовом помещении не угрожал местам установки и посадки в спасательные шлюпки и плоты, жилым и служебным помещениям и постам управления в надстройках и рубках над грузовыми помещениями.

2 Закрытые грузовые помещения ро-ро

Закрытые грузовые помещения ро-ро должны отвечать требованиям правила 38, за исключением пункта 4 этого правила.

3 Открытые грузовые помещения ро-ро

Открытые грузовые помещения ро-ро должны отвечать требованиям правила 37.1.3, 37.2.1, 38.1. за

исключением того, что система обнаружения дыма путем забора воздуха не допускается, и 38.2.3.

Правило 39

Стационарные средства пожаротушения в грузовых помещениях

1 За исключением предусмотренного в пункте 3, грузовые помещения судов валовой вместимостью 1000 рег.т и более должны быть защищены стационарной газовой системой пожаротушения, отвечающей положениям правила II-2/5, или стационарной системой пожаротушения высокократной пеной, обеспечивающей равноценную защиту.

2 В случаях, когда к удовлетворению Администраций показано, что судно совершает настолько непродолжительные рейсы, что применение требований пункта 1 было бы нецелесообразным, а также для судов валовой вместимостью менее 1000 рег.т средства пожаротушения в грузовых помещениях должны отвечать требованиям Администрации.

3 Любые грузовые помещения судов, занятых перевозкой опасных грузов, должны быть оборудованы стационарной газовой системой пожаротушения, отвечающей положениям правила II-2/5, или системой пожаротушения, которая, по мнению Администрации, обеспечивает равноценную защиту перевозимых грузов.

Правило 40

Дозорная служба, системы обнаружения пожара, сигнализации и громкоговорящей связи

(Пункт 2 настоящего правила применяется к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты; пункт 7 применяется к судам, построенным на 1 января 1994 г. или после этой даты)

1 В жилых и служебных помещениях должны быть установлены ручные извещатели, отвечающие требованиям правила II-2/13, для немедленной передачи сигнала тревоги на ходовой мостик или центральный пожарный пост.

2 В любом грузовом помещении, являющемся, по мнению Администрации, недоступным, должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям правила II-2/13, или система дымообнаружения путем забора проб воздуха, отвечающая требованиям правила II-2/13-1, кроме случаев, когда Администрация убеждена, что судно совершает настолько непродолжительные рейсы, что применение этого требования было бы нецелесообразным.

3 Все суда в течение всего времени нахождения в море или в порту (кроме случаев вывода из эксплуатации) должны быть обеспечены персоналом или оборудованы так, чтобы любой первоначальный сигнал о пожаре был немедленно принят ответственным членом экипажа.

4 Для сбора экипажа по тревоге должна быть установлена специальная сигнализация, управляемая с ходового мостика или поста управления системами пожаротушения. Эта сигнализация может быть частью общесудовой авральной сигнализации, однако должна быть предусмотрена возможность подачи ее звуковых сигналов независимо от сигналов, подаваемых в пассажирских помещениях.

5 Жилые и служебные помещения и посты управления и открытые палубы должны обслуживаться системой громкоговорящей связи или другими эффективными средствами связи. Каждый член дозорной службы должен быть обеспечен портативным радиотелефонным аппаратом двухсторонней связи.

6 На судах, перевозящих более 36 пассажиров, с целью быстрого обнаружения пожара должна нести эффективная дозорная служба. Каждый участник пожарного дозора должен знать расположение судна, а также размещение и работу любого оборудования, которое ему, возможно, придется применять.

7 Если общественные помещения охватывают три открытые палубы или более и содержат воспламеняющиеся предметы, такие, как мебель, и закрытые помещения, такие, как магазины, бюро и рестораны, вся главная вертикальная зона, содержащая помещения, должна быть защищена системой обнаружения дыма в соответствии с правилом II-2/13, за исключением пункта 1.9.

7.1 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, должны иметь системы сигнализации для систем, требуемых правилом 36.2, сосредоточенные на центральном посту управления с постоянным несением вахты. Дополнительно, в том же месте должно быть сосредоточено дистанционное управление закрытием противопожарных дверей и выключением вентиляторов. Вентиляторы должны иметь возможность быть 'включенными' вновь членами экипажа на постах управления, где постоянно несется вахта. Панели управления на центральном посту управления должны иметь индикацию открытого или закрытого состояния противопожарных дверей, индикацию отключенного состояния или вывода из действия детекторов, устройств подачи сигналов тревоги и вентиляторов. На панель управления должна постоянно подаваться энергия и на ней должно быть предусмотрено автоматическое переключение на подачу питания от резервного источника в случае выхода из строя обычного

источника энергии, На панель управления должна поступать энергия от главного источника и аварийного источника электроэнергии, определяемого правилом П-1/42, если применимыми правилами не разрешены другие устройства.

7.2 Панель управления должна быть спроектирована по принципу выхода в безопасную сторону при повреждении системы, например, разрыв цепи датчика должен приводить к подаче сигнала тревоги, как отмечено в правилах П-2/13.1.3 и П-1/51.1.4.

Правило 41

Специальные требования к судам, перевозящим опасные грузы

Требования правила П-2/54 в соответствующих случаях должны применяться к пассажирским судам, перевозящим опасные грузы.

Правило 41-1

Повышение требований к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров, построенным до 1 октября 1994 г.

1 Данное правило должно применяться к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров и построенным до 1 октября 1994 г.

2 Пассажирские суда, не отвечающие всем требованиям главы П-2, применимым к судам, построенным на 25 мая 1980 г. или после этой даты (Требования главы П-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., принятые Международной конференцией по охране человеческой жизни на море 1974 г., применимые к новым пассажирским судам) должны отвечать:

- .1 пункту 1 правила П-2/41-2: не позднее 1 октября 1994 г.; и
- .2 пунктам 2,3,4 и 5 правила П-2/41-2: не позднее 1 октября 1997 г.; и
- .3 пункту 6 правила П-2/41-2: не позднее 1 октября 2000 г.; и
- .4 всем требованиям главы П-2, применимым к судам, построенным 25 мая 1980 г. или после этой даты (Требования главы П-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., принятые Международной конференцией по охране человеческой жизни на море 1974 г., применимые к новым пассажирским судам): не позднее 1 октября 2010 г.

3 Пассажирские суда, отвечающие всем требованиям, применимым к судам, построенным на 25 мая 1980 г. или после этой даты (Применимые требования главы П-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками, представленными в резолюции MSC.KXLV), MSC.6(48), MSC.II (55), MSC.12(56), MSC.13(57) и MSC.22(59)), должны отвечать:

- .1 пункту 1 правила П-2/41-2: не позднее 1 октября 1994 г.; и
- .2 пунктам 2 и 4 правила П-2/41-2: не позднее 1 октября 1997 г.; и
- .3 пункту 6 правила П-2/41-2: не позднее 1 октября 2000 г.; и
- .4 пункту 5 правила П-2/41-2: не позднее 1 октября 2005 г. или через 15 лет после дат постройки судов, в зависимости от топ), которая из дат более поздняя.

4 Для целей данного правила пассажирские суда, полностью отвечающие всем требованиям части Н главы II, содержащейся в поправках к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 г., принятых Ассамблеей Организации резолюцией А. 122 (V), могут рассматриваться как пассажирские суда, отвечающие требованиям, применяемым к пассажирским судам, построенным на 25 мая 1980 г. или после этой даты (Требования главы П-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., принятые Международной конференцией по охране человеческой жизни на море 1974 г., применимые к новым пассажирским судам).

Правило 41-2

Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров, построенным до 1 октября 1994 г.

1.1 Схемы и буклеты, требуемые правилом П-2/20, должны содержать информацию по противопожарной защите, обнаружению и тушению пожара, основанную на руководстве, разработанном Организацией *.

1.2 Каждый участник пожарного дозора должен иметь переносной радиотелефонный аппарат двухсторонней связи.

1.3 Должны быть предусмотрены приставки для образования водяного тумана, как требуется в правилах П-2/7.6, 17.3.2 и 37.1.5.1.

1.4 Должны быть предусмотрены переносные пенные комплекты, как требуется в правилах II-2/7.1.2, 7.2.2 и 37.1.5.2.

1.5 Все предусмотренные стволы должны быть одобренного комбинированного типа (т.е. дающие распыленную/компактную струю) и снабжены запорными вентилями.

2 Все жилые и служебные помещения, выгородки трапов и коридоры должны быть оборудованы системой сигнализации дымообнаружения одобренного типа, отвечающей требованиям правила II-2/13. Такую систему нет необходимости устанавливать в отдельных ваннных комнатах и в помещениях малой пожаро-опасности или не пожароопасных, таких, как пустые пространства и подобные им помещения. На камбузе должны устанавливаться извещатели, срабатывающие под воздействием тепла, а не дыма.

3 Дымовые извещатели, связанные с системой сигнализации дымообнаружения, должны также размещаться за подволоками на трапах и в коридорах, в районах, где подволоки изготовлены из горючих конструкций.

4.1 Навесные противопожарные двери в выгородках трапов, переборках главных вертикальных зон и переборках камбуза, которые обычно открыты, должны быть самозакрывающимися и иметь возможность освобождаться с центрального поста управления и с места у двери.

4.2 Панель индикации должна располагаться в центральном посту управления с постоянной вахтой для указания, закрыты ли противопожарные двери в выгородках трапов, переборках главных вертикальных зон и переборках камбуза.

4.3 Вытяжные каналы вентиляции от камбузных плит, где может скапливаться жир, если они проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы, должны быть изготовлены как перекрытия класса "А". Каждый вытяжной канал камбузных плит должен быть снабжен:

* См. Руководство относительно информации, которую следует предусматривать в схемах противопожарной защиты и буклеты, требуемых в Правилах 20 и 41-2 главы II-2 Конвенции СОЛАС, принятую резолюцией А.756(18)

- 1 жироемким, легко снимающимся для чистки, если не предусмотрен иной процесс удаления жира;
- 2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала;
- 3 средствами выключения вытяжных вентиляторов, управляемыми из камбуза;
- 4 стационарными средствами тушения пожара внутри канала; и
- 5 удобно расположенными для проверки и чистки крышками.

4.4 Только общественные туалеты, лифты, кладовые из негорючих материалов, предназначенные для хранения оборудования для обеспечения безопасности, и открытые бюро информации могут располагаться в пределах границ выгородок трапов. Другие помещения, существующие в границах выгородок трапов:

- 1 должны быть освобождены, постоянно закрыты и их электрическая система должна быть отключена;
- 2 должны быть отделены от выгородки трапа посредством переборок класса "А" в соответствии с правилом II-2/26. Такие помещения могут иметь прямой доступ в выгородку трапа с использованием дверей класса «А» в соответствии с правилом II-2/26 и при условии наличия в этих помещениях спринклерной системы, однако каюты не должны выходить непосредственно в выгородку трапа.

4.5 Помещения, иные чем общественные помещения, коридоры, общественные туалеты, помещения специальной категории, трапы, иные чем трапы, требуемые правилом II-2/28.1.5, открытые участки палуб и помещения, указанные в пункте 4.4.2, не должны иметь прямого доступа в выгородку трапов.

4.6 Существующие машинные помещения категории (10), описание которых приводится в правиле II-2/26.2.2, и существующие подсобные помещения (офисы), расположенные сзади открытого бюро информации, выходящего непосредственно в выгородку трапа, могут быть сохранены при условии, что они защищены дымовыми извещателями, и эти подсобные помещения содержат только мебель, которая представляет ограниченную пожароопасность.

4.7 В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилами II-1/42 и III/П.5, пути эвакуации, включая трапы и выходы, должны быть обозначены световыми табло или фотолюминесцентными полосками индикаторов, размещенными на высоте не более чем 0,3 м над палубой по всему пути эвакуации, включая повороты и пересечения. Эта разметка должна помочь пассажирам определить все пути эвакуации и легко найти выходы. Если используется электрическое освещение, оно должно обеспечиваться аварийным источником электроэнергии, и

освещение должно быть устроено таким образом, чтобы неисправность какого-либо одного светильника или разрыв полосы индикатора не повлиял бы на эффективность всей разметки. Кроме того, все знаки путей эвакуации и маркировка мест расположения противопожарного оборудования должны быть изготовлены из фотолюминесцентного материала. Администрация должна обеспечить, чтобы такое освещение или фотолюминесцентное оборудование было оценено, испытано и применялось в соответствии с руководством, разработанным Организацией *.

4.8 Должна быть предусмотрена общесудовая авральная сигнализация. Сигнал тревоги должен быть слышен во всех жилых помещениях, в обычных рабочих помещениях экипажа и на открытых палубах и уровень его звукового давления должен соответствовать стандарту, разработанному Организацией **. Сигнал тревоги должен звучать с момента его включения и до тех пор, пока он не будет отключен вручную или пока он не будет временно прерван сообщением по системе громкоговорящей связи.

* См. См. Руководство по оценке, испытаниям и применению низкорасположенного освещения на пассажирских судах, принятое резолюцией А.752(18).

** См. Кодекс по аварийной предупредительной сигнализации и индикаторам, принятый Организацией резолюцией А.686(17).

4.9 Должна быть предусмотрена система громкоговорящей связи или другие эффективные средства связи, слышимые во всех жилых, общественных и служебных помещениях, в постах управления и на открытых палубах.

4.10 Мебель в выгородках трапа должна быть ограничена местами для сидения. Места для сидения должны быть закреплены. В каждой выгородке трапа на каждой палубе должно быть не более шести мест для сидения с ограниченной пожароопасностью, и они не должны загромождать пути эвакуации пассажиров. Администрация может разрешить дополнительные места для сидения в главном вестибюле в пределах выгородки трапа, если они будут закреплены, изготовлены из негорючих материалов и не будут загромождать пути эвакуации пассажиров. Установка мебели не должна разрешаться в коридорах для пассажиров и экипажа, образующих пути эвакуации в районах кают. В дополнение к указанному выше могут быть разрешены кладовые из негорючих материалов для хранения оборудования для обеспечения безопасности, требуемого правилами.

5 Жилые и служебные помещения, выгородки трапов и коридоры должны быть оборудованы автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализацией обнаружения пожара, отвечающей требованиям правила II-2/12 или руководства, разработанного Организацией * для одобренной эквивалентной спринклерной системы. Спринклерная система может не устанавливаться в индивидуальных ваннах комнатах и в помещениях с малой пожароопасностью или не пожароопасных помещениях, таких, как пустые пространства и подобные помещения.

* См. Руководство по одобрению спринклерных систем, равноценных системам, требуемым в правиле 12 главы II-2 Конвенции СОЛАС, принятое резолюцией А.755(18).

6.1 Все трапы в жилых и служебных помещениях должны иметь каркасы, изготовленные из стали, за исключением случаев, когда Администрация санкционирует применение другого равноценного материала, и должны располагаться в выгородках, образованных 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 дверями в одном междупалубном пространстве. Если трап выгорожен в одном междупалубном пространстве, эта выгородка трапа должна быть защищена в соответствии с таблицами для палуб, приведенными в правиле II-2/26;
- .2 в общественных помещениях трапы могут не иметь выгородок при условии, что они полностью расположены внутри таких помещений.

6.2 Машинные помещения категории "А" должны быть оборудованы стационарной противопожарной системой, отвечающей требованиям правила II-2/7.

6.3 Вентиляционные каналы, проходящие через перекрытия главных вертикальных зон, должны быть оборудованы безотказной автоматически закрывающейся противопожарной заслонкой, которая также должна закрываться вручную с каждой стороны перекрытия. Кроме того, безотказные автоматически закрывающиеся противопожарные заслонки с ручным управлением из выгородок трапов должны быть установлены во всех вентиляционных каналах, обслуживающих как жилые и служебные помещения, так и выгородки трапов, в местах, где каналы прорезают такие выгородки. Вентиляционные каналы, проходящие через перекрытие главной противопожарной зоны и не обслуживающие помещения по обеим его сторонам, или вентиляционные каналы, проходящие через выгородку

трапа и не обслуживающие ее, могут не иметь заслонки при условии, что такие каналы изготовлены и изолированы по стандарту А-60 и не имеют отверстий внутри выгородки трапа или в магистральном канале на стороне перекрытия, которая непосредственно им не обслуживается.

6.4 Помещения специальной категории и грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны отвечать требованиям правил П-2/37 и 38 соответственно.

6.5 Все противопожарные двери в выгородках трапов, переборках главной вертикальной зоны и переборках камбуза, которые обычно открыты, должны закрываться с центрального поста управления и у двери.

ЧАСТЬ С-МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ГРУЗОВЫХ СУДАХ

(Правило П-2/54 настоящей части в соответствующих случаях применяется также к пассажирским судам)

Правило 42 Конструкция

1 С соблюдением положений пункта 4 корпус, надстройка, конструктивные переборки, палубы и рубки должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала.

2 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.

3 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:

- .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 2, по истечении одного часа; и
- .2 такие элементы, служащие опорой перекрытий класса «В», отвечали требованию в отношении предела повышения температуры, указанному в пункте 2, по истечении получаса.

4 Верхние перекрытия и шахты машинных помещений категории А должны быть изготовлены из стали с соответствующей изоляцией, а отверстия в них, если они имеются, должны быть расположены и защищены таким образом чтобы предотвращать распространение пожара.

5 В районе жилых и служебных помещений должен быть принят один из следующих способов защиты:

179

- .1 Способ ИС - выполнение всех внутренних разделительных переборок в виде негорючих перекрытий 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 П-2/52.1; или
- .2 Способ ИС - установка автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, требуемой правилом П-2/52.2 для обнаружения и тушения пожара, во всех помещениях, в которых можно ожидать возникновения пожара, как правило, без ограничения типа внутренних разделительных переборок; или
- .3 Способ ИС - установка стационарной системы сигнализации обнаружения пожара, требуемой правилом П-2/52.3, во всех помещениях, в которых можно ожидать возникновения пожара, как правило, без ограничения типа внутренних разделительных переборок, за исключением того, что площадь любого жилого помещения или помещений, ограниченных перекрытиями класса «А» или «В», ни в коем случае не должна превышать 50 м². Администрация может рассмотреть вопрос об увеличении этой площади для общественных помещений.

6 Требования относительно использования негорючих материалов для изготовления и изоляции переборок, ограничивающих машинные помещения, посты управления, служебные помещения и т.д., а также относительно защиты выгородок трапов и коридоров являются общими для всех трех способов, изложенных в пункте 5.

Правило 43

Переборки в пределах жилых и служебных помещений

1 Все переборки, в отношении которых требуется, чтобы они были перекрытиями класса «В», должны простираться 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», в этом случае переборка может оканчиваться у непрерывного подволока или зашивки.

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

3 Способ IIC - Не должны применяться какие-либо ограничения к конструкции переборок, в отношении которых настоящим правилом или другими правилами настоящей части не требуется, чтобы они были перекрытиями класса «А» или «В», кроме отдельных случаев, когда согласно таблице 44.1 требуются переборки класса «С».

4 Способ IIC-Не должны применяться какие-либо ограничения к конструкции переборок, в отношении которых настоящей частью не требуется, чтобы они были перекрытиями класса «А» или «В», за исключением того, что площадь любого жилого помещения или помещений, ограниченных непрерывными перекрытиями класса «А» или «В», ни в коем случае не должна превышать 50 м², кроме отдельных случаев, когда согласно таблице 44.1 требуются переборки класса «С». Администрация может рассмотреть вопрос об увеличении этой площади для общественных помещений.

Правило 44

Огнестойкость переборок и палуб

(Пункты 2. (5) и 2. (9) настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Минимальная огнестойкость переборок и палуб должна отвечать не только специальным положениям, содержащимся в других правилах настоящей части, но также таблицам 44.1 и 44.2.

2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

- .1 таблицы 44.1 и 44.2 применяются соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения;
- .2 в целях определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения в зависимости от их пожароопасности подразделяются на 11 категорий, приводимых ниже. Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку таблиц.

(1) Посты управления

Помещения, в которых расположены аварийные источники энергии и освещения.
Рулевая и штурманская рубки.
Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.
Станции пожаротушения, посты управления системами пожаротушения и посты сигнализации обнаружения пожара.
Центральный пост управления главными механизмами, если он находится за пределами машинного помещения.
Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

(2) Коридоры

Коридоры и вестибюли.

(3) Жилые помещения

Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.10, за исключением коридоров.

(4) Междупалубные сообщения

Внутренние трапы, лифты и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в

машинных помещениях) и их выгородки.

В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

(5) Служебные помещения (низкой пожароопасности)

Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения воспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 м², а также сушильные помещения и прачечные.

(6) Машинные помещения категории А

Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.19.

(7) Прочие машинные помещения

Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.20, за исключением машинных помещений категории А.

(8) Грузовые помещения

Все помещения, используемые для перевозки груза (включая грузовые танки для нефтепродуктов), а также шахты и люки, обслуживающие такие помещения.

(9) Служебные помещения (высокой пожароопасности)

Камбузы и буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, малярные и фонарные, шкафы и кладовые площадью 4 м или более, помещения для хранения воспламеняющихся жидкостей и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.

(10) Открытые палубы

Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, не представляющие пожарной опасности. Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).

(11) Грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.14. Грузовые помещения, предназначенные для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом.

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.

4 Наружные ограничивающие конструкции, которые согласно правилу II-2/42.1 должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов при условии, что в других правилах настоящей части не содержится требования, чтобы такие ограничивающие конструкции имели огнестойкость класса «А». Подобным образом в таких ограничивающих конструкциях, которые могут не иметь огнестойкость класса «А», двери могут быть изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

Правило 45 *Пути эвакуации*

1 Должны быть предусмотрены трапы, обеспечивающие пути для быстрой эвакуации на открытую палубу и далее к спасательным шлюпками и плотам из всех жилых помещений и помещений, где обычно работает экипаж, за исключением машинных помещений. В частности, должны быть выполнены следующие общие положения:

- .1 на всех уровнях расположения жилых помещений должно быть предусмотрено наличие по меньшей мере двух удаленных друг от друга путей эвакуации из каждого ограниченного помещения или группы помещений;
- .2.1 ниже самой низкой открытой палубы главным путем эвакуации должен быть трап, а вторым путем эвакуации может быть шахта или трап;
- .2.2 выше самой низкой открытой палубы путями эвакуации должны быть трапы или двери, ведущие на

- открытую палубу, либо те и другие вместе;
- .3 в виде исключения Администрация может допустить наличие только одного пути эвакуации, учитывая должным образом характер и расположение помещений и количество людей, которые обычно живут или работают в них;
 - .4 не допускаются тупиковые коридоры длиной более 7 м. Тупиковый коридор - это коридор или часть коридора, из которого имеется только один путь эвакуации;
 - .5 ширина и непрерывность путей эвакуации должны отвечать требованиям Администрации;
 - .6 если помещение радиорубки не имеет прямого доступа на открытую палубу, то для обеспечения аварийной эвакуации должно быть предусмотрено два пути доступа к нему или выхода из него, одним из которых может быть иллюминатор или окно достаточных размеров либо другой путь, отвечающий требованиям Администрации.

2 Во всех грузовых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, где обычно работает экипаж, количество и расположение путей эвакуации на открытую палубу должны отвечать требованиям Администрации, однако в любом случае должно иметься не менее двух удаленных друг от друга путей эвакуации.

3 Кроме случая, предусмотренного в пункте 4, 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, из которых предусмотрен доступ на открытую палубу. Как правило, один из этих трапов должен обеспечивать непрерывное укрытие от пожара от нижней части помещения до безопасного места за его пределами. Однако Администрация может не требовать такого укрытия, если в связи с особенностями расположения или размерами машинного помещения обеспечен безопасный путь эвакуации из нижней части этого помещения. Такое укрытие должно быть выполнено из стали, иметь в необходимых местах изоляцию, отвечающую требованиям Администрации, и быть снабжено у нижнего конца стальной самозакрывающейся дверью; или
- .2 наличие одного стального трапа, ведущий к двери в верхней части помещения, из которой предусмотрен доступ на открытую палубу, и, кроме того, стальной двери, управляемой с обеих сторон, расположенной в нижней части помещения на достаточном удалении от указанного трапа и обеспечивающая доступ к безопасному пути эвакуации из нижней части помещения на открытую палубу.

4 На судах валовой вместимостью менее 1000 рег.т Администрация может допустить наличие только одного из путей эвакуации, требуемых в пункте 3, учитывая должным образом размер и расположение верхней части помещения.

5 Пути эвакуации из машинных помещений, не являющихся машинными помещениями категории А, должны предусматриваться в соответствии с требованиями Администрации и учетом характера и расположения помещения, а также работают ли обычно в нем люди.

6 Лифты не должны рассматриваться как один из путей эвакуации, требуемых настоящим правилом.

Правило 46

Защита трапов и шахт лифтов в жилых и служебных помещениях и постах управления

- 1 Трапы, проходящие только через одну палубу, должны быть защищены по меньшей мере на одном уровне как минимум перекрытиями класса «В-О» и самозакрывающимися дверями. Лифты, проходящие только через одну палубу, должны быть выгорожены перекрытиями класса «А-О» со стальными дверями на обоих уровнях. Трапы и шахты лифтов, проходящие более чем через одну палубу, должны быть выгорожены как минимум перекрытиями класса «А-О» и защищены самозакрывающимися дверями на всех уровнях.
- 2 На судах, имеющих жилые помещения на 12 человек или менее, когда трапы проходят более чем через одну палубу и имеются по меньшей мере два пути эвакуации непосредственно на открытую палубу на каждом уровне расположения жилых помещений. Администрация может рассмотреть вопрос о снижении требований пункта 1 относительно перекрытий с заменой класса «А-О» на «В-О».

3 Все трапы должны иметь каркасы, изготовленные из стали, исключая случаи, когда Администрация санкционирует применение другого равноценного материала.

Правило 47

Двери в огнестойких перекрытиях

- 1 Огнестойкость дверей насколько это практически возможно должна быть равноценной огнестойкости перекрытия,

в котором они установлены. Двери и дверные рамы в перекрытиях класса «А» должны быть изготовлены из стали. Двери в перекрытиях класса «В» должны быть негорючими. Двери, устанавливаемые в переборках, ограничивающих машинные помещения категории А, должны быть в достаточной степени газонепроницаемыми и самозакрывающимися. На судах, построенных в соответствии со способом 1С, Администрация может разрешить использование горючих материалов для изготовления дверей, отделяющих каюты от индивидуальных внутренних санитарных помещений, таких, как душевые.

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.

3 В переборках коридоров вентиляционные отверстия могут допускаться только в дверях и под дверями кают и общественных помещений. Отверстия должны предусматриваться только в нижней половине двери. Если такие отверстия расположены в двери или под ней, их общая полезная площадь не должна превышать 0,05 м². Когда такие отверстия вырезаются в дверях, они должны быть снабжены решетками из негорючего материала.

4 Водонепроницаемые двери могут не изолироваться.

Правило 48 *Системы вентиляции*

Системы вентиляции грузовых судов должны отвечать положениям правила II-2/16, за исключением пункта 8.

Правило 49 *Ограничение применения горючих материалов*

1 Все открытые поверхности коридоров и выгородок трапов и поверхности, включая обрешетник, в скрытых и недоступных местах жилых и служебных помещений и постов управления должны иметь характеристики медленного распространения пламени *. Открытые поверхности подволоков в жилых и служебных помещениях и постах управления должны иметь характеристики медленного распространения пламени.

2 Краски, лаки и прочие отделочные материалы, применяемые на открытых поверхностях внутри помещений, не должны выделять чрезмерное количество дыма и токсичных веществ, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

3 Первичные палубные покрытия, если они применяются в жилых и служебных помещениях и постах управления, должны быть из одобренного материала, который не является воспламеняющимся или представляющим опасность в отношении выделения токсичных или взрывоопасных веществ при повышенных температурах, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

Правило 50 *Детали конструкции*

(Пункты 3.2 и 3.3 настоящего правила применяются к судам, построенным 1 февраля 1992 года или после этой даты)

1 Способ 1С - В жилых и служебных помещениях и постах управления все зашивки, предотвращающие тягу заделки, подволоки и относящийся к ним обрешетник должны быть выполнены из негорючих материалов.

2 Способы 1С и 1С - В коридорах и выгородках трапов, обслуживающих жилые и служебные помещения и посты управления, подволоки, зашивки, предотвращающие тягу заделки и относящийся к ним обрешетник должны быть выполнены из негорючих материалов.

3 Способы 1С, 1С и 1С

3.1 За исключением грузовых помещений или холодильных кладовых служебных помещений, изоляционные материалы должны быть негорючими. Не требуется, чтобы антиконденсатные материалы и клеи, применяемые в сочетании с изоляцией холодных трубопроводов и их арматуры, были негорючими, но их количество должно быть сведено к практически возможному минимуму, а их открытые поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени.

3.2 Если в жилых и служебных помещениях устанавливаются негорючие переборки, зашивки и подволоки, они могут иметь облицовку из горячих материалов, теплотворная способность* которых не превышает 45 Дж/м² площади

для облицовки используемой толщины.

* Следует приводить валовую теплотворную способность, измеренную в соответствии со Стандартом ИСО 1716-Строительные материалы - Определение теплотворных способностей"

3.3 Общий объем горючих обшивок, лепок, декораций и облицовок в любом жилом и служебном помещении, ограниченном негорючими переборками, подволоками и зашивками, не должен превышать объема, занимаемого облицовкой толщиной 2,5 мм по всей площади переборок и подволоков.

3.4 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 воздушные пространства, включая пространства за зашивками трапов, шахт и т.д., должны быть перекрыты у каждой палубы.

Правило 51

Меры, связанные с газообразным топливом, используемым для хозяйственных нужд

Там, где для хозяйственных нужд используется газообразное топливо, меры по его хранению, распределению и использованию должны обеспечивать безопасность судна и находящихся на нем лиц с учетом пожаро- и взрывоопасности, которую может повлечь использование такого топлива.

Правило 52

Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара. Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара

1 На судах, на которых применяется способ ИС, должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила II-2/13 и расположенная так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма и наличие ручных извещателей во всех коридорах, на всех трапах и путях эвакуации в пределах жилых помещений.

2 На судах, на которых применяется способ ПС, должна быть установлена автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая соответствующим положениям правила II-2/12 и расположенная так, чтобы защищать жилые помещения, камбузы и другие служебные помещения, за исключением помещений, которые не представляют существенной пожароопасности, таких, как пустые пространства, санитарные помещения и т.д. Кроме того, должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила II-2/13 и расположенная так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма и наличие ручных извещателей во всех коридорах, на всех трапах и путях эвакуации в пределах жилых помещений.

3 На судах, на которых применяется способ ППС, должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила II-2/13 и расположенная так, чтобы обнаруживать пожар во всех жилых и служебных помещениях, за исключением помещений, которые не представляют существенной пожароопасности, таких, как пустые пространства, санитарные помещения и т.д.

Правило 53

Средства противопожарной защиты в грузовых помещениях

(Пункты 2.1 и 3 настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Общие положения

1.1 Грузовые помещения судов валовой вместимостью 2000 рег.т и более, за исключением грузовых помещений, указанных в пунктах 2 и 3, должны быть защищены стационарной газовой системой пожаротушения, отвечающей положениям правила II-2/5, или системой пожаротушения, обеспечивающей равноценную защиту.

1.2 Несмотря на положения пункта 1.1, любое грузовое помещение на судне, занятом перевозкой опасных грузов на палубе или в грузовых помещениях, должно быть оборудовано стационарной газовой системой пожаротушения, отвечающей положениям правила 5, или системой пожаротушения, которая, по мнению Администрации, обеспечивает эквивалентную защиту перевозимых грузов *.

1.3 Администрация может не применять требования пунктов 1.1 и 1.2 к грузовым помещениям любого судна, если

они устроены и предназначены только для перевозки руды, угля, зерна, невыдержанных лесоматериалов, негорючих грузов и грузов, которые, по мнению Администрации, представляют низкую пожароопасность **. Такие изъятия могут выдаваться только если судно оборудовано стальными крышками трюмов и эффективными средствами закрытия всех вентиляторов и других отверстий грузовых помещений ***. Если такие изъятия выдаются. Администрация должна выдать судну Свидетельство об изъятии, независимо от даты его постройки, в соответствии с правилом I/12(a)(vii), и обеспечить, чтобы перечень разрешенных к перевозке грузов был приложен к Свидетельству об изъятии.

- * В отношении грузов, для которых стационарная газовая система неэффективна, см. перечень грузов в таблице 2 циркулярного письма MSC/Circ.671.
- ** В отношении грузов, рассматриваемых как негорючие, или представляющими низкую пожароопасность, см. перечень грузов в таблице 1 циркулярного письма MSC/Circ.671
- *** См. Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов - Аварийная карточка В 14, уголь

2 Грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

2.1 Должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям правила II-2/13. Стационарная система обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать очаг пожара. Тип извещателей и их расположение должны отвечать требованиям Администрации с учетом влияния вентиляции и других соответствующих факторов. После установки системы она должна быть испытана при нормальном режиме вентиляции и должна иметь задержку срабатывания, отвечающую требованиям Администрации.

2.2 Средства пожаротушения

2.2.1 Грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые могут быть плотно закрыты, должны быть оборудованы стационарной газовой системой пожаротушения, отвечающей положениям правила II-2/5, однако:

1. если устанавливается система углекислотного тушения, то количество имеющегося газа должно быть по меньшей мере достаточным для получения минимального объема свободного газа, равного 45% валового объема наибольшего из грузовых помещений, которые могут быть плотно закрыты. Средства пожаротушения должны обеспечивать подачу по меньшей мере двух третей количества газа, требуемого для соответствующего помещения, в течение 10 мин;
2. система тушения галонированными углеводородами может использоваться только в помещениях, предназначенных для перевозки транспортных средств без груза;
3. может быть установлена любая другая стационарная газовая система пожаротушения или стационарная система пожаротушения высоко-кратной пеней, если Администрация убеждена, что она обеспечивает равноценную защиту;
4. вместо этого может быть установлена система, отвечающая требованиям правила II-2/37.1.3. Однако средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. 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. Такие сведения должны включаться в информацию об остойчивости, передаваемую капитану согласно требованиям правила II-1/22.

2.2.2 Грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые не могут быть плотно закрыты, должны быть оборудованы системой, отвечающей требованиям правила II-2/37.1.3. Однако средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. 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. Такие сведения должны включаться в информацию об остойчивости, передаваемую капитану согласно требованиям правила II-1/22.

- * См. Рекомендацию по стационарным системам пожаротушения для помещений специальной категории, принятую резолюцией А.123(V) Организации.

2.2.3 Для использования в любом грузовом помещении с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должно быть предусмотрено такое количество переносных огнетушителей, какое Администрация сочтет достаточным. По меньшей мере по одному переносному огнетушителю должно устанавливаться у каждого входа в такое грузовое помещение.

2.2.4 Каждое грузовое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, предназначенное для перевозки автотранспорта с топливом в баках для его передвижения своим ходом, должно быть снабжено:

- .1 по меньшей мере тремя приставками для образования водяного тумана;
- .2 одним переносным пенным комплектом, отвечающим положениям правила II-2/6.4, при условии, что на судне имеется не менее двух таких комплектов для использования в таких грузовых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

2.3 Система вентиляции

2.3.1 Закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны быть оборудованы эффективной системой искусственной вентиляции, обеспечивающей по меньшей мере 6 воздухообменов в час, исходя из объема порожнего трюма. При нахождении на борту судна транспортных средств вентиляторы, как правило, должны работать непрерывно. Если это практически невозможно, 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 грузового помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки на отсутствие газа. Для этой цели на судне должен иметься один или несколько переносных приборов для обнаружения горючих газов. Система должна быть полностью независимой от других систем вентиляции. Вентиляционные каналы, обслуживающие грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые могут быть надежно закрыты, должны быть отдельными для каждого грузового помещения. Администрация может потребовать увеличения количества воздухообменов в период погрузки и выгрузки транспортных средств. Должна быть предусмотрена возможность управления системой с места вне таких помещений.

2.3.2 Вентиляция должна обеспечивать равномерный воздухообмен и отсутствие застойных зон.

2.3.3 Должно быть предусмотрено средство для указания на ходовом мостике на любое падение требуемой производительности системы вентиляции.

2.3.4 Должны быть приняты меры для быстрой остановки и надежного закрытия системы вентиляции в случае пожара с учетом погодных условий и состояния моря.

2.3.5 Вентиляционные каналы, включая заслонки, должны быть изготовлены из стали, а их расположение должно отвечать требованиям Администрации.

2.4 Меры предосторожности против воспламенения воспламеняющихся паров.

Закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, в которых перевозится автотранспорт с топливом в баках для его передвижения своим ходом, должны отвечать следующим дополнительным требованиям:

- .1 кроме случая, предусмотренного в пункте 2.4.2, электрооборудование и проводка должны быть типа, пригодного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха;
- .2 на высоте более 450 мм от палубы или от каждой площадки для транспортных средств, если таковые установлены, за исключением площадок с отверстиями достаточного размера, позволяющими парам бензина проходить вниз, допускается установка электрооборудования закрытого и защищенного типа с тем, чтобы предотвращать выброс искр при условии, что система вентиляции спроектирована и эксплуатируется так, чтобы обеспечивать во время нахождения на борту судна транспортных средств непрерывную вентиляцию грузовых помещений с кратностью, равной по меньшей мере 10 воздухообменам в час;
- .3 установка иного оборудования, которое может стать источником воспламенения легковоспламеняющихся паров, не допускается;
- .4 электрооборудование и проводка, установленные в вытяжном вентиляционном канале, должны быть типа, одобренного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха, а выходное отверстие любого вытяжного канала должно располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения;
- .5 шпигаты не должны выводиться в машинные или другие помещения, в которых могут иметься источники воспламенения.

2.5 Постоянные отверстия в обшивке корпуса. выходы или грибки вентиляции открытых и закрытых грузовых помещений ро-ро должны быть расположены таким образом, чтобы пожар в грузовом помещении не угрожал местам установки и посадки в спасательные шлюпки и плоты, жилым и служебным помещениям и постам управления в надстройках и рубках над грузовыми помещениями.

3 Грузовые помещения, не являющиеся грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, предназначенные для перевозки автотранспорта с топливом в баках для его передвижения своим ходом

Грузовые помещения, не являющиеся грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, предназначенные для перевозки автотранспорта с топливом в баках для его передвижения своим ходом, должны отвечать требованиям пункта 2, за исключением того, что вместо соблюдения требований пункта 2.1 может допускаться система дымообнаружения путем забора проб воздуха, отвечающая требованиям правила II-2/13-1, и нет необходимости, чтобы такие грузовые помещения отвечали требованиям пункта 2.2.4.

Правило 54

*Специальные требования для судов, перевозящих опасные грузы**

(Пункт 2.3 настоящего правила применяется к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

* См. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (резолюция А.716(17) с поправками) и Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (резолюция .-А.434(XI) с поправками).

1 Общие положения

1.1 Упомянутые в пункте 1.2 типы судов и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны отвечать не только требованиям правила II-2/53 для грузовых судов и правил II-2/37*, 38 и 39 для пассажирских судов, но также соответствующим требованиям настоящего правила, кроме случаев, когда опасные грузы перевозятся в ограниченных 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 1.2 и таблице 54.1, в верхней строке которой указаны номера, под которыми они перечислены в пункте 1.2. Грузовые суда валовой вместимостью менее 500 рег.т, построенные на 1 февраля 1992 г. или после этой даты, должны отвечать требованиям настоящего правила, однако Администрации МОгт снизить требования, и такие сниженные требования должны быть внесены в документ о соответствии, указанный в пункте 3.

1.2 В основе применения таблиц 54.1 и 54.2 лежат следующие типы судов и грузовые помещения:

- .1 суда и грузовые помещения, которые не являются специально сконструированными для перевозки контейнеров, но предназначены для перевозки опасных грузов в упаковке, включая грузы в контейнерах и съемных танках;
- .2 специально построенные контейнеровозы и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов в контейнерах и съемных танках;
- .3 суда и грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, предназначенные для перевозки опасных грузов;
- .4 суда и грузовые помещения, предназначенные для перевозки твердых опасных грузов навалом;
- .5 суда и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов в лихтерах (судовых баржах), кроме жидкостей и газов, перевозимых наливом.

2 Специальные требования

Если не указано иное, в основе применения таблиц 54.1, 54.2 и 54.3 при укладке опасных грузов как на палубе, так и под палубой лежат приводимые ниже требования, когда номера следующих ниже пунктов указаны в первой колонке таблиц.

* Относительно эксплуатационных мер, связанных с требованиями настоящего правила, см. раздел 17 Общего введения Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

** Относительно определения термина "ограниченное количество" см. раздел 18 Общего введения Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

2.1 Обеспечение водой

2.1.1 Должны быть приняты меры к тому, чтобы обеспечивать немедленную подачу от пожарной магистрали воды под требуемым давлением либо путем постоянного поддержания давления в магистрали либо с помощью расположенных в соответствующем месте устройств для дистанционного пуска пожарных насосов.

2.1.2 Количество поступающей воды должно быть достаточным для питания четырех стволов с насадками, диаметр которых указан в правиле П-2/4, 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.

2.1.3 Должна быть предусмотрена возможность эффективного охлаждения указанного подпалубного грузового помещения обильным количеством воды либо с помощью стационарных распыливающих насадок, либо путем затопления грузового помещения. По усмотрению Администрации в небольших грузовых помещениях, а также на небольших участках больших грузовых помещений для этой цели могут использоваться рукава. В любом случае средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. 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.

2.1.4 Требования пункта 2.1.3 могут быть заменены требованием о заполнении указанного подпалубного грузового помещения другими подходящими специальными веществами.

* См. Рекомендацию по стационарным системам пожаротушения для помещений специальной категории, принятую резолюцией А. 123(V) Организации.

Таблица 54.1

Применение требований к различным способам перевозки опасных грузов на судах и в грузовых помещениях

Правило 54.1.2 .3	Правило 54.2 .4	Верхняя палуба с .1 по .5 включительно .5	.1	.2												
Опасные грузы навалом	Неявляющиеся специально сконструированными контейнерам	Судовые лихтеры	Грузовые помещения для закрытых грузовых помещений ро-ро	Открытые грузовые помещения ро-ро												
.1.1	.1.2	.1.3	.1.4	.2	.3	.4	.5	.6	.7	.8	.9	x x - - - - - x x x x -	x x x x x x x x x x x x -	x x x		
x x x x x1	x x - x2	-	x x x x x x x x x x x - x3	x x x x x - - - - x x x x x	О применении требований							x - x x x4	x4	x4	x4	- - - - -
правила 54 к различным классам опасных грузов см. таблицу 54.2																

Знак «х» в таблице 54.1 означает, что это требование применяется ко всем классам опасных грузов, перечисленных в соответствующей строке таблицы 54.3, кроме случаев, указанных в примечаниях.

Примечания:

- 1 Для классов 4 и 5.1 не применяется при перевозке в закрытых контейнерах. Для классов 2, 3, 6.1, и 8, перевозимых в закрытых контейнерах, производительность вентиляции может быть снижена, но не менее двух воздухообменов в час. Для целей данного правила, танк-контейнер рассматривается как закрытый грузовой контейнер.
- 2 Применяется только при перевозке на палубе.
- 3 Применяется только при перевозке в закрытых грузовых помещениях ро-ро, которые не могут быть плотно закрыты.
- 4 В особых случаях, когда лихтеры способны удерживать воспламеняющиеся пары или имеется возможность отвода воспламеняющихся паров в безопасное место вне места установки лихтеров через вентиляционные каналы, подсоединенные к лихтерам, эти требования могут быть снижены или не выполняться совсем, на усмотрение Администрации.
- 5 Помещения специальной категории при перевозке в них опасных грузов должны рассматриваться как закрытые грузовые помещения ро-ро

Таблица 54.2

Применение требований к различным классам опасных грузов на судах и в грузовых помещениях при перевозке твердых опасных грузов навалом

Класс	Правило	4.1	4.2	4.3 ⁶	5.1	6.1	8	9					
54.2.1.1	54.2.1.2	54.2.2	54.2.4.1	54.2.4.2	54.2.4.3	54.2.6	54.2.8	x x x - x9	x x x	x x x7	x7	x x x	- - x x x x x
x	x x x8	- x7,9	x x x7	- - - - - x x -	- - - - - x x -			x x x8	- x7,9	x x x10			

Примечания:

- 6 Опасность веществ этого класса, которые могут перевозиться навалом, такова, что Администрация должна уделить особое внимание конструкции и оборудованию судна, вовлеченного в их перевозку. Дополнительно к выполнению требований, перечисленных в данной таблице,
- 7 Применяется только при перевозке жмыха, содержащего извлекающие масло растворители; нитрата аммония аммиачно-нитратных удобрений.
- 8 Применяется только при перевозке нитрата аммония и аммиачно-нитратных удобрений. Однако, степень защиты, в соответствии со стандартами, содержащимися в публикации Международной электротехнической комиссии 79 – Электрическая аппаратура для атмосферы, содержащей взрывоопасные газы, является достаточной.
- 9 Требуется только подходящая защитная металлическая сетка.
- 10 Требования Кодекса безопасной практики перевозки навалочных грузов (резолюция А.434(X1), с поправками) являются достаточными.

Таблица 54.3

Применение требований к различным классам опасных грузов, кроме твердых опасных грузов, перевозимых навалом

КЛАСС	ПРАВИЛО	1.1-1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1	6.1	6.1	6.1	8	8
3.2	3.3 8	4.1 8	4.2 9	4.3	5.1	5.2	6.1	6.1	6.1	6.1	8	8
	Жидкости	Жидкости ≤ 23°C	Жидкости >23°C ≤ 61°C	Жидкости >23°C ≤ 61°C	твердые	Жидкости ≤ 23°C	Жидкости >23°C ≤ 61°C	твердые	Жидкости ≤ 23°C	Жидкости >23°C ≤ 61°C	Жидкости ≤ 23°C	Жидкости >23°C ≤ 61°C
23°C	Жидкости >23°C ≤ 61°C											
54.2.1.1	54.2.1.2	54.2.1.3	54.2.1.4	54.2.2.	54.2.3	54.2.4.1	54.2.4.2	54.2.5	54.2.6	54.2.7	54.2.8	54.2.9
-- x12 x	x x --- x ----- x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x
	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x
	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x
	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x	x x --- x x x x x x x x

Примечания:

- 11 Если «помещения с принудительной вентиляцией» требуются Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (резолюция А.716(17) с поправками).
- 12 Во всех случаях размещать в 3 м по горизонтали от переборок машинных помещений.
- 13 См. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов.
- 14 Соответственно перевозимым грузам.

2.2 Источники воспламенения

Электрооборудование и проводка не должны устанавливаться в выгороженных грузовых помещениях, на закрытых или открытых участках палуб для перевозки транспортных средств, если только, по мнению Администрации, это не является необходимым в эксплуатационных целях. Однако если электрооборудование установлено в таких местах, 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 проникновение газа или паров. Кабели, проложенные в грузовых помещениях, включая транзитные кабели, должны быть защищены от ударов. Любое иное оборудование, которое может стать источником воспламенения легковоспламеняющихся паров, не допускается.

2.3 Система обнаружения пожара

В грузовых помещениях с горизонтальным способом погрузки-выгрузки должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям правила П-2/13. В грузовых помещениях всех других типов должна быть установлена либо стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям правила П-2/13, либо система дымообнаружения путем забора проб воздуха, отвечающая требованиям правила П-2/13-1. Если установлена система дымообнаружения путем забора проб воздуха, особое внимание должно быть уделено правилу П-2/13-1.1.1 с целью предотвращения утечки токсичного дыма в места, где находятся люди.

2.4 Вентиляция

2.4.1 В выгороженных грузовых помещениях должна быть предусмотрена соответствующая искусственная вентиляция. Устройство вентиляции должно быть таким, чтобы обеспечивать в грузовом помещении по меньшей мере 6 воздухообменов в час, исходя из объема порожнего грузового помещения, и удалять пары из верхней или нижней части грузового помещения в зависимости от случая.

2.4.2 Вентиляторы должны исключать возможность воспламенения воспламеняющихся смесей газа и воздуха. Приемные и выходные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

2.4.3 В закрытых грузовых помещениях, предназначенных для перевозки опасных грузов навалом, требуется, по меньшей мере, естественная вентиляция.

2.5 Осушительная система

Если в выгороженных грузовых помещениях предполагается перевозить воспламеняющиеся или ядовитые жидкости, конструкция осушительной системы должна исключать случайную прокачку таких жидкостей через трубопроводы или насосы машинного помещения. Если такие жидкости перевозятся в больших количествах, должен быть рассмотрен вопрос об установке дополнительных средств осушения этих грузовых помещений. Эти средства должны отвечать требованиям Администрации.

2.6 Защита персонала

2.6.1 В дополнение к комплектам снаряжения пожарного, требуемым правилом П-2/17, должно быть предусмотрено четыре полных комплекта защитной одежды, стойкой к химическому воздействию. Защитная одежда должна закрывать весь кожный покров, так чтобы никакая часть тела не оставалась незащищенной.

* См. Рекомендации, опубликованные Международной электротехнической комиссией, и, в частности, Публикацию 92 — Электрические установки на судах.

2.6.2 Должно быть предусмотрено по меньшей мере два автономных дыхательных аппарата в дополнение к тем, которые требуются правилом П-2/17.

2.7 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.

2.8 Изоляция ограничивающих конструкций машинных помещений

Переборки, образующие границы 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».

2.9 Система водораспыления

Каждое открытое грузовое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, над которым расположена палуба, и каждое помещение, рассматриваемое как закрытое грузовое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которое не может быть плотно закрыто, должно быть оборудовано одобренной стационарной системой водораспыления с ручным управлением, которая должна защищать все участки любой палубы и площадки для транспортных средств в таком помещении. Однако

Администрация может разрешить применение любой другой стационарной системы пожаротушения, если натурными испытаниями было доказано, что она является не менее эффективной. В любом случае средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. 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.

2.10 На судах с грузовыми помещениями ро-ро должно быть обеспечено разделение между закрытым грузовым помещением ро-ро и примыкающим к нему открытым грузовым помещением ро-ро. Это разделение должно быть таким, чтобы свести к минимуму проникновение опасных паров и жидкостей между такими помещениями. Альтернативно такое разделение может не обеспечиваться, если грузовое помещение ро-ро рассматривается как закрытое грузовое помещение по всей его длине, и полностью отвечает соответствующим специальным требованиям данного правила.

2.11 На судах с грузовыми помещениями ро-ро должно быть обеспечено разделение между закрытым помещением ро-ро и покрывающей помещением верхней палубой. Это разделение должно быть таким, чтобы свести к минимуму проникновение опасных паров и жидкостей между этими помещениями. Альтернативно, такое разделение может не обеспечиваться, если устройства закрытых грузовых помещений находятся в соответствии с требуемым для опасных грузов, перевозимых на прилегающей верхней палубе.

3 Документ о соответствии

Администрация должна снабдить судно соответствующим документом, удостоверяющим, что его конструкция и оборудование соответствуют требованиям настоящего правила.

* См. Рекомендацию по стационарным системам пожаротушения для помещений специальной категории, принятую резолюцией А. 123(V) Организации.

ЧАСТЬ D - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТАНКЕРАХ

(Требования настоящей части дополняют требования части С за исключением правил II-2/53 и 54, которые не применяются к танкерам, и кроме случаев, когда в правилах II-2/57 и 58 предусмотрено иное)

Правило 55 Применение

1 Если специально не предусмотрено иное, настоящая часть применяется к танкерам, перевозящим сырую нефть и нефтепродукты с температурой вспышки не выше 60°C определяемой прибором одобренного типа (при испытании в закрытом тигле) и давлением паров по Рейду ниже атмосферного, а также другие жидкие продукты, представляющие аналогичную пожароопасность.

2 Если предполагается перевозить жидкие грузы, иные чем упомянутые в пункте 1, или сжиженные газы, представляющие дополнительную пожароопасность, требуется принятие дополнительных мер безопасности, отвечающих требованиям Администрации, должным образом учитывая при этом положения Международного кодекса по химовозам, Кодекса по химовозам, Международного кодекса по газовозам и Кодекса по газовозам в зависимости от случая.

3 Настоящий пункт применяется ко всем судам, являющимся комбинированными судами. Такие суда не должны перевозить твердые грузы, если все грузовые танки не очищены от нефти и не дегазированы или если предусматриваемые в каждом отдельном случае меры не отвечают требованиям Администрации и соответствующим эксплуатационным требованиям, содержащимся в Руководстве по системам инертного газа *.

4 Танкеры, перевозящие нефтепродукты с температурой вспышки выше 60°C, определяемой прибором одобренного типа (при испытании в закрытом тигле), должны отвечать положениям части С, за исключением того, что вместо стационарной системы пожаротушения, требуемой правилом II-2/53, они должны быть оборудованы стационарной палубной системой пенотушения, отвечающей положениям правила II-2/61.

5 Нет необходимости применять требования правила II-2/60 относительно систем инертного газа к:

- 1 танкерам-химовозам, построенным до или после 1 июля 1986 г., при перевозке грузов, указанных в пункте 1, при условии, что они отвечают требованиям к системам инертных газов на танкерах-химовозах, разработанным Организацией **;
- 2 танкерам-химовозам, построенным до 1 июля 1986 г., при перевозке сырой нефти или нефтепродуктов при условии, что они отвечают требованиям к системам инертных газов на танкерах-химовозах, перевозящих нефтепродукты, разработанным Организацией ***; или

- * См. Руководство по системам инертного газа, принятое Комитетом по безопасности на море на его 42-й сессии в мае 1980 г. (MSC/Circ-282).
- ** См. Правило по системам инертного газа на танкерах-химовозах, принятое резолюцией A.567(U4) Организации.
- *** См. Временное правило по системам инертного газа на танкерах-химовозах, перевозящих нефтепродукты, принятое резолюцией A.473(XII) Организации.

- 3 газовозам, построенным до или после 1 июля 1986 г., при перевозке грузов, указанных в пункте 1, при условии, что они оборудованы устройствами инертных газов грузовых танков, эквивалентными тем, которые указаны в пункте 5.1 или 5.2; или
- 4 танкерам-химовозам и газовозам при перевозке воспламеняющихся грузов, иных чем сырая нефть или нефтепродукты, таких, как грузы, перечисленные в главах VI и VII Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом или главах 17 и 18 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом:
 - 4.1 если они построены до 1 июля 1986 г.; или
 - 4.2 если они построены 1 июля 1986 г. или после этой даты, при условии, что вместимость танков, используемых для их перевозки, не превышает 3000 м³, пропускная способность машинок для мойки танков не превышает 17,5 м³/ч, а полная пропускная способность в зависимости от числа машинок, используемых в грузовом танке в любое одно и то же время, не превышает 110 м³/ч.

6 Танкеры-химовозы и газовозы должны отвечать требованиям настоящей части, за исключением тех случаев, когда предусматриваются другие дополнительные меры, отвечающие требованиям Администрации, с учетом при этом положений Международного кодекса по химовозам, Кодекса по химовозам, Международного кодекса по газовозам и Кодекса по газовозам в зависимости от случая.

Правило 56

Расположение и разделение помещений

(Данное правило применяется к судам, построенным 1 февраля 1992 г. и после этой даты, за исключением пункта 9, который применяется к судам, построенным 1 июля 1998 г. и после этой даты)

1 Машинные помещения должны быть расположены в корму от грузовых танков и сливных цистерн; они должны быть также расположены в корму от грузовых насосных отделений и коффердамов, но не обязательно в корму от топливных цистерн. Любое машинное помещение должно быть отделено от грузовых танков и сливных цистерн коффердамами, грузовыми насосными отделениями, топливными цистернами или балластными танками. Насосные отделения, в которых находятся насосы и относящееся к ним оборудование для баллаستировки помещений, примыкающих к грузовым танкам и сливным цистернам, а также насосы для перекачки топлива должны рассматриваться в контексте настоящего правила как эквивалент грузовому насосному отделению при условии, что такие насосные отделения имеют такой же уровень безопасности, какой требуется для грузовых насосных отделений. Однако для размещения насосов нижняя часть насосного отделения может иметь нишу, вдающуюся в машинные помещения категории А, при условии, что высота ниши, как правило, не превышает 1/3 теоретической высоты борта над килем, за исключением того, что на судах действом не более 25 000 т, когда можно доказать, что по соображениям доступности и рационального расположения трубопроводов это практически невозможно, Администрация может разрешить увеличение высоты такой ниши, но не более чем до половины теоретической высоты борта над килем.

2 Жилые помещения, главные посты управления грузовыми операциями, посты управления и служебные помещения (за исключением изолированных кладовых грузового инвентаря) должны быть расположены в корму от всех грузовых танков, сливных цистерн и помещений, которые отделяют грузовые танки или сливные цистерны от машинных помещений, но не обязательно в корму от топливных цистерн и балластных танков и должны быть устроены таким образом, чтобы любое повреждение палубы или переборки не приводило к проходу газа или дыма

из грузовых танков в жилое помещение, главные посты управления грузовыми операциями, посты управления или служебные помещения. Предусмотренная в соответствии с пунктом 1 ниша может не приниматься во внимание при определении расположения указанных помещений.

3 Однако при необходимости Администрация может разрешить расположение жилых помещений, главных постов управления грузовыми операциями, постов управления и служебных помещений в нос от грузовых танков, сливных цистерн и помещений, которые отделяют грузовые танки и сливные цистерны от машинных помещений, но не обязательно в нос от топливных цистерн или балластных танков. Машинные помещения, не являющиеся машинными помещениями категории А, могут быть размещены в нос от грузовых танков и сливных цистерн при условии, что они отделены от грузовых танков и сливных цистерн коффердамами, грузовыми насосными отделениями, топливными цистернами или балластными танками. Все вышеупомянутые помещения должны обеспечивать отвечающий требованиям Администрации равноценный уровень безопасности и наличие надлежащих средств пожаротушения. Жилые помещения, главные посты управления грузовыми операциями, посты управления и служебные помещения должны быть устроены таким образом, чтобы любое повреждение палубы или переборки не приводило к проходу газа или дыма из грузовых танков в такие помещения. Кроме того, если это необходимо для безопасности или плавания судна, Администрация может разрешить, чтобы машинные помещения, в которых находятся двигатели внутреннего сгорания мощностью более 375 кВт, не являющиеся главными механизмами, были расположены в нос от грузовой зоны при условии, что такое расположение находится в соответствии с положениями настоящего пункта.

4 Только на комбинированных судах:

- 1 сливные цистерны должны быть окружены коффердамами, за исключением тех случаев, когда ограничивающими конструкциями сливных цистерн, в которых во время рейса с сухими грузами могут содержаться остатки из танков, являются корпус, главная грузовая палуба, переборка грузового насосного отделения или топливная цистерна. Эти коффердамы не должны быть открыты в сторону двойного дна, туннеля трубопроводов, насосного отделения или другого выгороженного помещения. Должны быть предусмотрены средства для заполнения коффердамов водой и их осушения. Если ограничивающей конструкцией сливной цистерны является переборка грузового насосного отделения, это насосное отделение не должно быть открыто в сторону двойного дна, туннеля трубопроводов или другого выгороженного помещения, однако могут допускаться отверстия, снабженные газонепроницаемыми крышками на болтах;
- 2 должны быть предусмотрены средства для отключения трубопроводов, соединяющих насосное отделение со сливными цистернами, упомянутыми в пункте 4.1. В качестве средства отключения должен служить клапан с установленным за ним перекидным фланцем с заглушкой или съёмный патрубок с соответствующими глухими фланцами. Это устройство должно располагаться вблизи сливных цистерн, но если это окажется нецелесообразным или практически неосуществимым, оно может быть расположено в насосном отделении непосредственно за тем местом, где трубопровод проходит через переборку. Отдельные насосы и трубопроводы, включающие клапанную коробку, должны быть предусмотрены для откачки содержимого сливных цистерн непосредственно на открытую палубу для сдачи на береговые приемные сооружения, когда судно занято перевозкой сухих грузов;
- 3 устройство люков и отверстий для очистки сливных цистерн 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;
- 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, которые должны надлежащим образом очищаться и вентилироваться и отвечать требованиям Администрации. Если бортовые грузовые танки не предусмотрены, подпалубные грузовые трубопроводы для нефтепродуктов должны размещаться в специальных каналах.

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, кроме того, отвечать требованиям к постам управления правил II-1/58.1 и 58.2, а также другим применимым положениям настоящей части.

6 Должны быть предусмотрены средства для предотвращения попадания пролитого на палубу груза в жилые и служебные помещения. Это может быть достигнуто установкой постоянного непрерывного комингса соответствующей высоты, простирающегося от борта до борта. Особое внимание должно быть уделено устройствам, связанным с погрузкой с кормы.

7 Наружные ограничивающие конструкции надстроек и рубок, выгораживающие жилые помещения и включающие любые навесные палубы, на которых находятся такие помещения, должны быть изготовлены из стали и изолированы по стандарту "А-60" на всех участках, обращенных в сторону грузовой зоны, а также на наружных бортах на расстоянии 3 м от ограничивающей конструкции, обращенной в сторону грузовой зоны. Такая изоляция бортовых конструкций надстроек и рубок должна достигать высоты, которую Администрация сочтет необходимой.

8.1 Кроме случаев, разрешенных в пункте 8.2 ниже, входные двери, воздухозаборники и отверстия, ведущие в жилые и служебные помещения, посты управления и машинные помещения, не должны быть обращены в сторону грузовой зоны. Они должны располагаться на поперечной переборке, не обращенной в сторону грузовой зоны, или на бортовой стороне надстройки или рубки на расстоянии, равном по меньшей мере 4 % длины судна, но не менее 3 м от конца надстройки или рубки, обращенного в сторону грузовой зоны. Нет необходимости, однако, чтобы это расстояние превышало 5 м.

8.2 Администрация может разрешить входные двери в концевых переборках, обращенных в сторону грузовой зоны, или в пределах расстояния 5 м, указанного в пункте 8.1, в главных постах управления грузовыми операциями и в таких служебных помещениях, как продовольственные кладовые, кладовые и кладовые грузового инвентаря, при условии, что они не имеют прямого или непрямого доступа в любое другое помещение, являющееся жилым или предназначенное для жилья, посты управления или такие служебные помещения, как камбузы, буфетные или мастерские или подобные им помещения, содержащие источники воспламенения паров. Ограничивающие конструкции такого помещения должны быть изолированы по стандарту «А-60», за исключением ограничивающей конструкции, обращенной в сторону грузовой зоны. В пределах расстояний, указанных в пункте 8.1, допускается установка на болтах съемных листов для выемки механизмов. Двери и окна рулевой рубки могут располагаться в пределах расстояний, указанных в пункте 8.1, если они сконструированы таким образом, чтобы можно было быстро и эффективно обеспечить непроницаемость рулевой рубки для газов и паров.

8.3 Окна и иллюминаторы, обращенные в сторону грузовой зоны и расположенные на бортовых сторонах надстроек и рубок в пределах расстояний, указанных в пункте 8.1, должны быть глухого (неоткрывающегося) типа. Такие окна и иллюминаторы, за исключением окон рулевой рубки, должны отвечать стандарту "А-60".

9 На каждом судне, к которому применяется данное правило, где имеется постоянный доступ из туннеля трубопроводов в главное насосное отделение, должна иметься водонепроницаемая дверь, отвечающая требованиям правила II-1/25-9.2 и, дополнительно:

- .1 в дополнение к управлению с мостика, водонепроницаемая дверь должна иметь возможность закрывания вручную снаружи входа в главное насосное отделение: и
- .2 водонепроницаемая дверь должна находиться в закрытом положении при нормальной эксплуатации судна, за исключением случаев, когда требуется доступ в туннель трубопроводов.

Правило 57

Конструкция, переборки в пределах жилых и служебных помещений и детали конструкции

1 При применении к танкерам требований правил II-2/42, 43 и 50 должен использоваться только способ 1С, описанный в правиле II-2/42.5.1.

2 Световые люки грузовых насосных отделений должны быть из стали, не должны содержать стекла и должны закрываться снаружи насосного отделения.

Правило 58

Огнестойкость переборок и палуб

(Пункты 2. (5) и 2. (9) настоящего правила применяются к судам, построенным на 1 февраля 1992 г. или после этой даты)

1 Вместо соответствия положениям правила II-2/44 минимальная огнестойкость переборок и палуб должна, в дополнение к специальным положениям, содержащимся в других правилах настоящей части, соответствовать таблицам 58.1 и 58.2.

2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

- .1 таблицы 58.1 и 58.2 применяются соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения;
- .2 в целях определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 10

категорий, приводимых ниже. Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку таблиц.

- (1) Посты управления
Помещения, в которых расположены аварийные источники энергии и освещения.
Рулевая и штурманская рубки.
Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.
Станции пожаротушения, посты управления системами пожаротушения и посты сигнализации обнаружения пожара.
Центральный пост управления главными механизмами, если он находится за пределами машинного помещения.
Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.
- (2) Коридоры
Коридоры и вестибюли.
- (3) Жилые помещения
Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.10, за исключением коридоров.
- (4) Междупалубные сообщения
Внутренние трапы, лифты и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки.
В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.
- (5) Служебные помещения (низкой пожароопасности)
Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения воспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 м², а также сушильные помещения и прачечные.
- (6) Машинные помещения категории А
Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.19.
- (7) Прочие машинные помещения
Помещения, определение которых дано в правиле II-2/3.20, за исключением машинных помещений категории А.
- (8) Грузовые насосные отделения
Помещения, в которых расположены грузовые насосы, а также входы и шахты, ведущие в такие помещения.
- (9) Служебные помещения (высокой пожароопасности)
Камбузы, буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, малярные и фонарные, шкафы и кладовые площадью 4 м² или более, помещения для хранения воспламеняющихся жидкостей и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.
- (10) Открытые палубы
Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, не представляющие пожарной опасности.
Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).

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.

4 Наружные ограничивающие конструкции, которые согласно правилу II-2/57.1 должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов при условии, что в других положениях настоящей части не предусматривается, чтобы такие ограничивающие конструкции имели огнестойкость класса «А». Подобным образом в таких ограничивающих конструкциях, для которых не требуется иметь огнестойкость класса «А», двери могут быть изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

5 В переборках и палубах, отделяющих грузовые насосные отделения от других помещений, может допускаться установка постоянных газонепроницаемых световых выгородок одобренного типа, предназначенных для освещения грузовых насосных отделений, при условии, что эти выгородки имеют достаточную прочность и что огнестойкость и газонепроницаемость переборки или палубы будут сохранены.

Таблица 58.1
Огнестойкость переборок, разделяющих смежные помещения

Помещение палубой (1)	(2)	Помещение под палубой		над		(7)	(8)	(9)	(10)	A-15	A-
		(3)	(4)	(5)	(6)						
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 ^c	A-60	A-0	A-		
0	a-15 A-0 ^d	*										
Жилые помещения			(3)		C	A-0 ^a	B-0 ^c B-0 ^c	A-60	A-0	A-		
0	a-15 A-0 ^d	*										
Междупалубные помещения			(4)			B-0 A-0 ^a	B-0 A-0 ^a	A-60	A-0	A-		
0	a-15 A-0 ^d	*										
Служебные помещения			(5)	(малой пожароопасности)								
C	A-60	A-0	A-0	A-0	*							
Машинные помещения категории А			(6)					*	A-60	A-		
0 ^d	A-60	*										
Прочие машинные помещения			(7)						A-0 ^b	A-		
0	A-0	*										
Грузовые насосное помещения			(8)									
*	A-0	*										
Служебные помещения			(9)	(высокой								
пожароопасности)									A-0 ^b	*		
Открытые палубы			(10)						--			

Таблица 58.2
Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения

Помещение палубой	Помещение под палубой		над		(8)	(9)	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
	(1)	(2)	(3)	(4)								
Посты управления	A-0	*		(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	--
Коридоры	A-0	*		(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	--
Жилые помещения	A-0	*		(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	--
Междупалубные помещения	A-0	*		(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	--
Служебные помещения	A-60	A-0	--	(5)	(малой пожароопасности)			A-15	A-0	A-0	A-0	
* A-60	A-0			A-0	*							
Машинные помещения категории А	A-0	*		(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^c	A-
0 A-0												
Прочие машинные помещения	A-0	*		(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-
0 A-0												
Грузовые насосное помещения				(8)	--	--	--	--	--	A-0 ^d	A-0	
* --												
Служебные помещения	A-60	A-0	A-0	(9)	(высокой пожароопасности)			A-60	A-0	A-0	A-0	A-
0 A-60	A-0			A-0 ^b	*							
Открытые палубы	*	*	*	(10)	*	*	*	*	*	*	--	

Примечания: Применяются к таблицам 58.1 и 58.2 в зависимости от случая.

a Для уточнения применимого стандарта огнестойкости см. правила II-2/43 и 46.

b Если помещения относятся к одной и той же номерной категории и поставлен индекс "b", то переборка или палуба класса, указанного в таблицах, требуется лишь в том случае, когда смежные помещения используются для

разных целей, как, например, в категории (9). Переборки между двумя камбузами не требуются, 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 вала грузового насоса, снабженного сальником, и других подобных уплотненных проходов при условии, что в переборке или палубе устанавливаются газонепроницаемые уплотнения с эффективной смазкой или другие средства, обеспечивающие сохранение газонепроницаемости.
- e Противопожарная изоляция не требуется, если машинное помещение категории (7), по мнению Администрации, имеет малую пожароопасность или является не пожароопасным.
- * В случаях, отмеченных в таблице звездочкой, перекрытие должно быть из стали или другого равноценного материала, однако не требуется, чтобы оно было класса "А".

Правило 59

Отвод газа, продувка, дегазация и вентиляция

(Пункт 2 настоящего правила применяется к судам, построенным 1 февраля 1992 года или после этой даты)

1 Отвод газа из грузовых танков

1.1 Газоотводные системы грузовых танков должны быть полностью независимыми от воздушных труб, обслуживающих другие помещения судна. Устройство и расположение отверстий в палубе грузовых танков, из которых могут выходить воспламеняющиеся пары, должны сводить к минимуму возможность проникновения воспламеняющихся паров в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, или скопления их вблизи палубных механизмов и оборудования, которые могут создавать опасность воспламенения. В соответствии с этим основным принципом применяются критерии, изложенные в пунктах 1.2-1.10.

1.2 Газоотводные устройства должны быть спроектированы и эксплуатироваться так, чтобы не допускать возникновения в грузовых танках избыточного давления или вакуума, превышающих расчетные параметры, и 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.
- .3 вторичное средство свободного истечения смесей паров, воздуха или инертного газа для предотвращения избыточного давления или вакуума, в случае отказа оговоренных в пункте 1.2.2 устройств. В качестве альтернативы, в каждом танке, защищенном устройством, требуемым в пункте 1.2.2, могут устанавливаться датчики давления с системой слежения, установленной в судовом посту управления грузовыми операциями или в месте, откуда обычно выполняются грузовые операции. Такое отслеживающее оборудование должно также обеспечивать аварийно-предупредительную сигнализацию, приводимую в действие избыточным давлением или вакуумом в танке.

1.3.1 Газоотводные устройства каждого грузового танка могут быть независимыми или общими с другими грузовыми танками и могут быть объединены с трубопроводом инертного газа.

1.3.2 Если эти устройства являются общими для других грузовых танков, 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 иметься четкая визуальная индикация действительного положения этих клапанов или других приемлемых средств. Если танки были отключены от газоотводного устройства, должно быть обеспечено, что соответствующие запорные клапаны открыты до начала грузовых или балластных операций с этими танками. Никакое отключение не должно приводить к прекращению истечения смесей, вызванного температурными колебаниями в грузовом танке в соответствии с пунктом 1.2.1.

1.3.3 Если предполагается погрузка и балластировка или выгрузка грузового танка или группы танков, которые были отключены от общей системы вентиляции, этот танк или группа танков должны быть снабжены средством защиты от избыточного давления или вакуума, требуемым в пункте 1.2.3.

1.4 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.

1.5 Газоотводная система должна быть снабжена устройствами для предотвращения проникновения пламени в грузовые танки. Конструкция, испытание и расположение этих устройств должны отвечать устанавливаемым Администрацией требованиям, которые по меньшей мере должны включать стандарты, принятые Организацией.

1.6 Должны быть приняты меры для предотвращения подъема жидкости в газоотводную систему до высоты, превышающей расчетное давление грузовых танков. С этой целью должна быть предусмотрена предупредительная сигнализация о высоком уровне, или системы контроля за переливом, или другие равноценные средства, а также измерительные приборы и методика заполнения грузовых танков.

1.7 Выходные отверстия дыхательных клапанов, требуемых пунктом 1.2.1, должны:

- .1 располагаться на наибольшей практически возможной высоте над палубой грузовых танков, с тем чтобы обеспечить максимальное рассеивание воспламеняющихся паров, но в любом случае на высоте не менее 2 м от палубы грузовых танков;
- .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.

1.8 Дыхательные клапаны, требуемые пунктом 1.2.1, 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.

1.9 Выходные отверстия для отвода газа во время погрузки, выгрузки и балластировки, требуемые пунктом 1.2.2, должны:

- .1 допускать свободный выход смесей паров; или
- .1.2 допускать дросселирование для обеспечения выхода смесей паров со скоростью не менее 30 м/с;
- .2 располагаться таким образом, чтобы смесь паров выбрасывалась вертикально вверх;
- .3 когда принят метод свободного выхода смесей паров, располагаться на высоте не менее 6 м от палубы грузовых танков или от переходного мостика, если выходные отверстия находятся в пределах 4 м от этого мостика, и на расстоянии не менее 10 м по горизонтали от ближайших воздухозаборников и отверстий, ведущих в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, а также от палубных механизмов и оборудования, которые могут создавать опасность воспламенения;
- .4 когда принят метод высокоскоростного выпуска, располагаться на высоте не менее 2 м от палубы грузовых танков и на расстоянии не менее 10 м по горизонтали от ближайших воздухозаборников и отверстий, ведущих в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, а также от палубных механизмов и оборудования, которые могут создавать опасность воспламенения. Эти выходные отверстия должны быть снабжены высокоскоростными устройствами одобренного типа;
- .5 быть сконструированы исходя из максимальной расчетной скорости погрузки, помноженной, с учетом выделения газов, на коэффициент, равный по меньшей мере 1,25, с тем чтобы предотвратить возникновение в каком-либо 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.

1.10 На комбинированных судах в качестве устройства для отключения сливных цистерн, содержащих нефть или нефтяные остатки, от других грузовых танков должны использоваться глухие фланцы, устанавливаемые на весь период времени, когда перевозятся грузы, иные чем жидкие грузы, упомянутые в правиле II-2/55.1.

1.11 Суда, построенные до 1 июля 1998 г. должны отвечать требованиям пунктов 1.2.3 и 1.3.3 к дате первого планового докования после 1 июля 1998 г., но не позднее 1 июля 2001 г.

2 Продувка и/или дегазация грузовых танков *

Устройства для продувки и/или дегазации должны быть такими, чтобы сводить к минимуму опасность, создаваемую рассеиванием воспламеняющихся паров в атмосфере и наличием в грузовом танке воспламеняющихся смесей. В соответствии с этим:

- .1 если судно оборудовано системой инертного газа, то грузовые танки должны сначала продуваться в соответствии с положениями правила II-2/62.13 до тех пор, пока концентрация паров углеводородов в грузовых танках не будет снижена до величины менее 2 процентов по объему. После этого отвод газа может производиться на уровне палубы грузовых танков;
- .2 если судно не оборудовано системой инертного газа, то сначала необходимо удалить легковоспламеняющиеся пары:
 - .2.1 через вентиляционные выходные отверстия, как указано в пункте 1.9; или .2.2 через выходные 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, поддерживаемую в течение операции по дегазации; или
 - .2.3 через выходные отверстия, расположенные на высоте не менее 2 м над уровнем палубы грузовых танков и защищенные соответствующими устройствами для предотвращения проникновения пламени, со скоростью на выходе в вертикальном направлении не менее 20 м/с.

При снижении концентрации воспламеняющихся паров на выходе до величины, равной 30 процентам нижнего предела воспламенения, отвод газа может после этого продолжаться на уровне палубы грузовых танков.

3 Вентиляция

3.1 Грузовые насосные отделения должны иметь искусственную вентиляцию, а выходные отверстия вытяжных каналов 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.

3.2 Расположение приемных и выходных вентиляционных отверстий, а также других отверстий в конструкциях, ограничивающих рубки и надстройки, должно отвечать положениям пункта 1. Такие отверстия, в особенности отверстия машинных помещений, должны располагаться как можно дальше в корму судна. Особое внимание в этом отношении должно уделяться в том случае, когда судно оборудовано для погрузки и выгрузки с кормы. Расположение источников воспламенения, таких как электрооборудование, должно исключать опасность взрыва.

3.3 На комбинированных судах должна быть предусмотрена возможность искусственной вентиляции всех 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 правиле II-2/56.4, должна быть предусмотрена одобренная стационарная система обнаружения газа, способная осуществлять контроль за воспламеняющимися парами. Должны быть приняты соответствующие меры для облегчения замера концентрации воспламеняющихся паров во всех других помещениях, расположенных в грузовой зоне. Проведение таких замеров должно быть возможным с открытой палубы или легкодоступных мест.

4 Заполнение инертным газом, вентиляция и измерение концентрации газа

4.1 Этот пункт применяется к нефтяным танкерам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты.

4.2 Пространства двойного корпуса и двойного дна должны быть оборудованы соответствующими соединениями для подачи воздуха.

4.3 На танкерах, где требуется система инертного газа:

- .1 пространства двойного корпуса должны быть оборудованы соответствующими соединениями для подачи инертного газа;
- .2 там, где такие помещения подсоединены к стационарным системам распределения инертного газа, должны быть предусмотрены средства, предотвращающие утечку углеводородных газов из грузовых танков в пространства двойного корпуса через систему распределения инертного газа;
- .3 там, где такие пространства не подсоединены постоянно к системе распределения инертного газа, должны быть предусмотрены соответствующие средства, обеспечивающие их подсоединение к магистрали инертного газа.

4.4.1 Должны быть предусмотрены соответствующие переносные инструменты для измерения концентрации кислорода и воспламеняющихся паров. При выборе этих инструментов должное внимание необходимо уделять возможности их использования в комбинации со стационарными трубопроводами системы забора проб атмосферы, упомянутой в пункте 4.4.2.

4.4.2 Если атмосфера в пространствах двойного корпуса не может быть надежно замерена с использованием гибких шлангов для забора проб, такие пространства должны быть оборудованы трубопроводами забора проб атмосферы, установленными постоянно. Конфигурация таких систем трубопроводов должна соответствовать устройству таких пространств.

4.4.3 Материалы, из которых изготовлены трубопроводы для забора проб атмосферы и их размеры должны быть такими, чтобы предотвратить их закупорку. Там, где материалом служит пластик, он должен быть электропроводящим."

* См. Пересмотренные стандарты на проектирование, испытание и размещение устройств, предотвращающих проникновение пламени в грузовые танки (MSC/Circ.373/Rev. 1) и Пересмотренные факторы, которые должны быть приняты во внимание при проектировании устройств для отвода газа и дегазации грузовых танков (MSC/Circ.450/Rev. 1).

5 Индикаторы горючих газов

Все танкеры должны иметь, по меньшей мере, один переносной инструмент для измерения концентрации воспламеняющихся паров, вместе с достаточным комплектом запасных частей к нему. Подходящие средства должны быть обеспечены для кали-, бровки таких инструментов.

Правило 60 *Защита грузовых танков*

1 На танкерах дедвейтом 20 000 т и более защита палубы в районе грузовых танков и грузовых танков должна обеспечиваться стационарной палубной системой пенотушения и стационарной системой инертного газа, в соответствии с требованиями правила II-2/61 и 62, за исключением того, что в соответствии с правилом 1/5 вместо вышеуказанных систем Администрация может, принимая во внимание устройство и оборудование судна, допустить другие сочетания стационарных систем, если они обеспечивают равноценную защиту.

2 Чтобы считаться равноценной, система, предложенная вместо палубной системы пенотушения, должна:

.1 обеспечивать тушение горящих разливов, а также препятствовать воспламенению еще не горящих разливов нефти; .2 обеспечивать тушение пожара во вскрытых танках.

3 Чтобы считаться равноценной, система, предложенная вместо стационарной системы инертного газа, должна:

- .1 обеспечивать предотвращение опасного скопления взрывоопасных смесей в неповрежденных грузовых танках во время обычной эксплуатации в течение балластного перехода и во время необходимых работ в танках; и
- .2 иметь конструкцию, сводящую к минимуму опасность воспламенения вследствие образования статического электричества самой системой.

4 Танкеры дедвейтом 20 000 т и более, построенные до 1 сентября 1984 года, которые заняты перевозкой сырой нефти, должны быть оборудованы системой инертного газа, отвечающей требованиям пункта 1, не позднее:

- .1 1 сентября 1984 года или даты поставки судна, смотря по тому, какая из дат наступает позднее, для танкера дедвейтом 70 000 т и более; и
- .2 1 мая 1985 года или даты поставки судна, смотря по тому, какая из дат наступает позднее, для танкера дедвейтом менее 70 000 т; однако танкеры дедвейтом менее 40 000 т, не оборудованные машинками для мойки танков, каждая из которых имеет пропускную способность более 60 м³/ч, могут быть освобождены Администрацией от выполнения требований настоящего пункта, если применение этих требований было бы нецелесообразным и практически невозможным, учитывая конструктивные характеристики судна.

5 Танкеры дедвейтом 40 000 т и более, построенные до 1 сентября 1984 года, которые заняты перевозкой нефти, иной чем сырая нефть, и любой такой танкер дедвейтом 20 000 т и более, который занят перевозкой нефти, иной чем сырая нефть, оборудованный машинками для мойки танков, каждая из которых имеет пропускную способность более 60 м³/ч, должны быть оборудованы системой инертного газа, отвечающей требованиям пункта 1, не позднее:

- .1 1 сентября 1984 года или даты поставки судна, смотря по тому, какая из дат наступает позднее, для танкера дедвейтом 70 000 т и более; и
- .2 1 мая 1985 года или даты поставки судна, смотря по тому, какая из дат наступает позднее, для танкера дедвейтом менее 70 000 т.

6 Все танкеры, на которых очистка грузовых танков производится путем мойки сырой нефтью, должны быть оборудованы системой инертного газа, отвечающей требованиям правила II-2/62, и стационарными машинками для мойки танков.

7 Все танкеры, оборудованные стационарной системой инертного газа, должны быть снабжены закрытой системой замера уровня в танках.

8 Танкеры дедвейтом менее 20 000 т должны быть снабжены палубной системой пенотушения, отвечающей требованиям правила II-2/61.

Правило 61

Стационарные палубные системы пенотушения

1 Пеногенераторы должны обеспечивать подачу пены на всю площадь палубы грузовых танков, а также в любой грузовой танк, палуба которого была вскрыта.

2 Палубная система пенотушения должна быть простой в эксплуатации и быстродействующей. Главный пост управления системой должен располагаться в подходящем месте вне грузовой зоны, вблизи жилых помещений, быть легкодоступным и обеспечивать управление системой в случае пожара в защищаемых районах.

3 Интенсивность подачи пенного раствора должна быть не менее наибольшей из следующих величин:

- 1 0,6 л/мин на квадратный метр площади палубы грузовых танков, причем площадь палубы грузовых танков определяется как произведение максимальной ширины судна на общую длину пространств, занимаемых грузовыми танками;
- 2 6 л/мин на квадратный метр площади горизонтального сечения одного танка, имеющего наибольшую площадь такого сечения; или
- 3 3 л/мин на квадратный метр площади, защищаемой самым мощным лафетным стволом и полностью расположенной в нос от него, однако его производительность должна быть не менее 1250 л/мин.

4 Должен иметься достаточный запас пенообразователя, с тем чтобы обеспечить образование пены по меньшей мере в течение 20 минут на танкерах, не оборудованных системой инертного газа, при наибольшей интенсивности подачи пенного раствора из указанных в пунктах 3.1, 3.2 или 3.3. Кратность пены (т.е. отношение объема полученной пены к объему поданной смеси воды и пенообразователя), как правило не должна быть больше 12:1. Если система фактически производит пену низкой кратности, но несколько большей, чем 12:1, то количество получаемого пенного раствора должно рассчитываться как для системы с кратностью пенообразования 12:1. Если применяется пена средней кратности (кратность между 50:1 и 150:1), то интенсивность подачи пены и производительность лафетных стволов должны отвечать требованиям Администрации.

5 Пена от стационарной системы пенотушения должна подаваться с помощью лафетных и ручных пенных стволов. Каждый лафетный ствол должен обеспечивать подачу пенного раствора с интенсивностью не менее 50 процентов от требуемой пунктами 3.1 и 3.2. На танкерах дедвейтом менее 4000 т Администрация может не требовать установки лафетных стволов, а ограничиться лишь ручными пенными стволами. Однако в таком случае производительность каждого ручного пенного ствола должна обеспечивать подачу пенного раствора с интенсивностью не менее 25 процентов от требуемой пунктами 3.1 или 3.2.

6.1 Количество и расположение лафетных стволов должны отвечать положениям пункта 1. Производительность любого лафетного ствола должна обеспечивать подачу не менее 3 л/мин пенного раствора на квадратный метр площади палубы, защищаемой этим лафетным стволом и полностью расположенной в нос от него. Такая производительность должна быть не менее 1250 л/мин.

6.2 Расстояние от лафетного ствола до самой отдаленной границы защищаемой площади, расположенной в нос от него, должно быть не более 75 процентов длины струи, выбрасываемой лафетным стволом при отсутствии ветра.

7 По левому и правому борту у носовой переборки юта или жилых помещений, обращенных в сторону палубы грузовых танков, должно быть предусмотрено по одному лафетному стволу и соединительной головке к рукавам для ручного пенного ствола. На танкерах дедвейтом менее 4000 т по левому и правому борту у носовой переборки юта или жилых помещений, обращенных в сторону палубы грузовых танков, должно быть предусмотрено по одной соединительной головке к рукавам для ручного пенного ствола.

8 Для обеспечения маневренности при борьбе с пожаром и защиты участков, недоступных для лафетных стволов, должны быть предусмотрены ручные пенные стволы. Производительность любого ручного пенного ствола должна быть не менее 400 л/мин, а длина струи, выбрасываемой ручным стволом при отсутствии ветра, должна быть не

менее 15 м. Должно быть предусмотрено не менее четырех ручных пенных стволов. Количество и расположение кранов пенной магистрали должны быть такими, чтобы к любому участку палубы грузовых танков можно было подать пену по меньшей мере от двух ручных пенных стволов.

9 На пенной магистрали, а также на пожарной магистрали, когда она является неотъемлемой частью палубной системы пенотушения, должны быть предусмотрены клапаны для отключения поврежденных участков этих магистралей, расположенные в нос от каждого лафетного ствола непосредственно за ним.

10 Работа палубной системы пенотушения при требуемой производительности должна допускать одновременную подачу от пожарной магистрали требуемого минимального количества струй воды под требуемым давлением.

Правило 62 *Системы инертного газа*

(Пункты 19.1 и 19.2 настоящего правила применяются к судам,
построенным 1 февраля 1992 года или после этой даты)

1 Система инертного газа, упомянутая в правиле II-2/60, должна быть спроектирована, изготовлена и испытана в соответствии с требованиями Администрации. Она должна быть спроектирована и эксплуатироваться так, чтобы создавать и постоянно поддерживать в грузовых танках * невоспламеняющуюся атмосферу, кроме случаев, когда требуется произвести дегазацию таких танков. В случае, если система инертного газа не отвечает вышеизложенному эксплуатационному требованию и установлено, что ее ремонт практически невозможен, выгрузка груза, откачка балласта и необходимая очистка танков должны возобновляться лишь при выполнении "аварийных мероприятий", предусмотренных Руководством по системам инертного газа **.

2 Система должна обеспечивать:

- .1 инертизацию порожних грузовых танков путем снижения содержания кислорода в атмосфере каждого танка до уровня, при котором не может поддерживаться горение;
- .2 поддержание в любой части каждого грузового танка атмосферы с содержанием кислорода не более 8 процентов по объему и избыточного давления в нем в течение всего времени нахождения судна в порту и в море, кроме случаев, когда необходимо произвести дегазацию такого танка;
- .3 исключение необходимости подачи воздуха в танк при обычных операциях, кроме случаев, когда необходимо произвести дегазацию такого танка;
- .4 продувку порожних грузовых танков для удаления углеводородных газов, с тем чтобы в процессе последующей дегазации внутри танка никогда не создавалась воспламеняющаяся атмосфера.

3.1 Система должна обеспечивать подачу инертного газа в грузовые танки с производительностью, равной по меньшей мере 125 процентам максимальной производительности разгрузки судна, выраженной в единицах объема.

3.2 Система должна обеспечивать подачу в грузовые танки инертного газа с содержанием кислорода в магистрали инертного газа не более 5 процентов по объему, независимо от требуемого расхода газа.

4 В качестве инертного газа могут использоваться прошедшие обработку дымовые газы от главных или вспомогательных котлов. Администрация может допустить системы, в которых используются дымовые газы от одного или нескольких отдельных газогенераторов, или от других источников, или от любого сочетания таких источников, при условии обеспечения равноценного уровня безопасности. Такие системы, насколько это практически возможно, должны отвечать требованиям настоящего правила. Системы, в которых используются запасы углекислоты, не должны допускаться, если только Администрация не убедится в том, что опасность воспламенения вследствие образования статического электричества самой системой сведена к минимуму.

5 На магистралях инертного газа между дымоходами котлов и скруббером дымовых газов должны быть установлены запорные клапаны. Эти клапаны должны быть снабжены указателями, показывающими, открыты они или закрыты, и должны быть приняты меры предосторожности, с тем чтобы обеспечить их газонепроницаемость и содержать седла клапанов чистыми от сажи. Должны быть приняты меры, исключаящие возможность использования сажеобдувочного устройства, если открыт соответствующий клапан дымовых газов.

* В настоящем правиле термин "грузовой танк" включает также "сливные цистерны".

** См. Руководство по системам инертного газа, принятое Комитетом по безопасности на море на его 42 сессии в мае 1980 года (MSC/Circ.282).

6.1 Должен быть установлен скруббер дымовых газов для эффективного охлаждения газа в объеме, указанном в пункте 3, и удаления из него твердых частиц и продуктов сгорания серы. Система водяного охлаждения должна обеспечивать постоянную подачу достаточного количества воды без ущерба для каких-либо судовых систем ответственного назначения. Должен быть предусмотрен также другой равноценный источник подачи воды для охлаждения.

6.2 Должны быть установлены фильтры или равноценные устройства для сведения к минимуму количества воды, уносимой к вентиляторам инертного газа.

6.3 Скруббер должен размещаться в корму от всех грузовых танков, грузовых насосных отделений и коффердамов, отделяющих эти помещения от машинных помещений категории А.

7.1 Должно быть установлено не менее двух вентиляторов, обеспечивающих при совместной работе подачу в грузовые танки газа по меньшей мере в объеме, требуемом пунктом 3. В системе с газогенератором Администрация может допустить наличие только одного вентилятора, если эта система обеспечивает подачу в защищаемые грузовые танки общего объема газа, требуемого пунктом 3, и при условии, что на борту судна имеется достаточное количество запасных частей к вентилятору и его двигателю, с тем чтобы обеспечить проведение любого ремонта вентилятора и его двигателя силами экипажа.

7.2 Генератор инертного газа должен быть снабжен двумя топливными насосами. Администрация может допустить наличие только одного топливного насоса при условии, что на борту судна имеется достаточное количество запасных частей к топливному насосу и его двигателю, с тем чтобы обеспечить проведение любого ремонта насоса и его двигателя силами экипажа.

7.3 Система инертного газа должна быть спроектирована так, чтобы максимальное давление, создаваемое ею в любом грузовом танке, не превышало испытательного давления этого грузового танка. На приемном и нагнетательном патрубках каждого вентилятора должны быть предусмотрены соответствующие запорные устройства. Должны быть предусмотрены устройства для выведения установки инертного газа на устойчивый режим работы до начала выгрузки груза. Если вентиляторы используются для дегазации, их воздухозаборники должны быть снабжены заглушающими устройствами.

7.4 Вентиляторы должны размещаться в корму от всех грузовых танков, грузовых насосных отделений и коффердамов, отделяющих эти помещения от машинных помещений категории А.

8.1 Особое внимание должно быть обращено на конструкцию и размещение скруббера и вентиляторов, а также относящихся к ним трубопроводов и арматуры, с тем чтобы не допустить утечки дымовых газов в выгороженные помещения.

8.2 Для обеспечения безопасной технической эксплуатации должны быть установлены между запорными клапанами дымовых газов и скруббером либо встроены в скруббер на входе газов дополнительный водяной затвор или другие эффективные средства, предотвращающие утечку дымовых газов.

9.1 На магистрали инертного газа должен быть установлен клапан, регулирующий подачу газа. Этот клапан должен автоматически закрываться в соответствии с требованиями пунктов 19.3 и 19.4. Он должен также автоматически регулировать подачу в грузовые танки инертного газа в случае отсутствия средств автоматического регулирования скорости вращения вентиляторов инертного газа, требуемых пунктом 7.

9.2 Клапан, упомянутый в пункте 9.1, должен быть расположен у носовой переборки самого носового газобезопасного помещения *, через которое проходит магистраль инертного газа.

10.1 На магистрали инертного газа должно быть установлено не менее двух невозвратных устройств, одним из которых должен быть водяной затвор, для предотвращения обратного потока углеводородных паров в дымоходы машинных помещений или любые газобезопасные помещения при всех нормальных условиях дифферента, крена и движения судна. Они должны размещаться между автоматическим клапаном, требуемым пунктом 9.1, и самым кормовым ответвлением на любой грузовой танк или грузовой трубопровод.

10.2 Устройства, упомянутые в пункте 10.1, должны размещаться на палубе в грузовой зоне.

10.3 Должна быть предусмотрена возможность питания водяного затвора, упомянутого в пункте 10.1, от двух отдельных насосов, каждый из которых должен обеспечивать постоянную подачу достаточного количества воды.

10.4 Устройство затвора и относящейся к нему арматуры должно предотвращать обратный поток углеводородных

паров и обеспечивать надлежащую работу затвора в эксплуатационных условиях.

10.5 Должны быть приняты меры для защиты водяного затвора от замерзания, но таким образом, чтобы его непроницаемость не нарушалась в результате перегрева.

10.6 На каждом трубопроводе, связанном с подачей воды и осушением, и на каждой газоотводной трубе или трубке манометра, ведущих в газобезопасные помещения, должен быть установлен также гидравлический затвор или другое одобренное устройство. Должны быть предусмотрены средства для предотвращения осушения таких затворов в результате образования вакуума.

10.7 Палубный водяной затвор и все гидравлические затворы должны предотвращать обратный поток углеводородных паров при давлении, равном испытательному давлению грузовых танков.

10.8 Вторым устройством, устанавливаемым в нос от палубного водяного затвора, требуемого пунктом 10.1, должен быть невозвратный клапан или равноценное устройство, способное предотвращать обратный поток паров или жидкостей. Оно должно быть оборудовано средством принудительного закрытия. Вместо средства принудительного закрытия в нос от невозвратного клапана может устанавливаться Дополнительный клапан, оборудованный таким средством закрытия, с целью отключения палубного водяного затвора от магистрали инертного газа, ведущей к грузовым танкам.

10.9 В качестве дополнительной защиты против возможного обратного проникновения углеводородных жидкостей или паров из палубной магистрали должны быть предусмотрены средства для безопасной вентиляции участка магистрали между клапаном, оборудованным средством принудительного закрытия, упомянутым в пункте 10.8, и клапаном, упомянутым в пункте 9, в период, когда первый из этих клапанов закрыт.

11.1 В нос от невозвратных устройств, требуемых пунктом 10, магистраль инертного газа может разветвляться на два и более трубопровода.

* Газобезопасное помещение - это помещение, в котором поступление углеводородных газов вызвало бы опасность в отношении воспламеняемости или токсичности.

11.2.1 Магистрали инертного газа должны иметь распределительные трубопроводы, ведущие к каждому грузовому танку. Распределительные трубопроводы инертного газа должны быть снабжены запорными клапанами или равноценными средствами для отключения каждого танка. В случае установки запорных клапанов они должны быть снабжены запирающими устройствами, находящимися под контролем ответственного лица командного состава судна. Работаящая система управления запорными клапанами должна обеспечивать индикацию действительного положения этих клапанов.

11.2.2 На комбинированных судах в качестве устройства для отключения сливных цистерн, содержащих нефть или нефтяные остатки, от других танков должны использоваться глухие фланцы, устанавливаемые на весь период времени, когда перевозятся грузы, иные чем нефть, за исключением случаев, предусмотренных соответствующим разделом Руководства по системам инертного газа.

11.3 Должны быть предусмотрены средства для защиты грузовых танков от воздействия избыточного давления или вакуума, вызываемых температурными колебаниями, когда грузовые танки отключены от магистралей инертного газа.

11.4 Системы трубопроводов должны быть спроектированы таким образом, чтобы предотвращать при всех нормальных условиях скопление в трубопроводах груза или воды.

11.5 Должны быть предусмотрены соответствующие устройства для подключения магистрали инертного газа к внешнему источнику инертного газа.

12 Устройства для отвода всех паров, вытесняемых из грузовых танков во время погрузки и балластировки, должны удовлетворять требованиям правила II-2/59.1 и состоять из одной или нескольких вентиляционных мачт либо определенного количества высокоскоростных устройств. Для отвода таких паров могут использоваться магистрали инертного газа.

13 Устройства для инерттизации, продувки или дегазации порожних танков, требуемых пунктом 2, 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, размещалась как можно дальше от входного отверстия для подачи инертного газа/воздуха и в соответствии с положениями правила II-2/59.1. Входное отверстие таких продувочных труб может быть расположено либо на уровне палубы, либо на высоте не более одного метра от днища танка;
- .2 площадь поперечного сечения продувочной трубы, упомянутой в пункте 13.1, была такой, чтобы при одновременной подаче инертного газа в любые три танка могла поддерживаться скорость газа на выходе не менее 20 м/с. Выходные отверстия продувочных труб должны располагаться на высоте не менее 2 м от палубы;
- .3 каждое выходное отверстие, упомянутое в пункте 13.2, было снабжено соответствующими заглушающими устройствами;
- .4.1 если между магистралями инертного газа и системой грузовых трубопроводов имеется соединение, были приняты меры, обеспечивающие их надежное разобщение, учитывая возможность существования между ними значительных перепадов давления. Эти меры должны заключаться в установке либо двух запорных клапанов с устройством для безопасной вентиляции пространства между ними, либо съемного патрубка с соответствующими заглушками;
- .4.2 клапан, отделяющий магистраль инертного газа от грузовой магистрали и устанавливаемый со стороны грузовой магистрали, был невозвратным и оборудован средством принудительного закрытия.

14.1 Должно устанавливаться 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 выходные отверстия закрыты; и

.2 разрежения, превышающего 700 мм водяного столба, в случае, когда выгрузка груза должна осуществляться при максимальной предусмотренной производительности грузовых насосов, а вентиляторы инертного газа вышли из строя.

Такие устройства должны устанавливаться на магистрали инертного газа, если только они не установлены в газоотводной системе, требуемой правилом II-2/59.1.1, или на отдельных грузовых танках.

14.2 Расположение и конструкция устройств, упомянутых в пункте 14.1, должны соответствовать положениям правила II-2/59.1.

15 Должны быть предусмотрены средства для постоянного показания температуры и давления инертного газа на напорной стороне вентиляторов во время их работы.

16.1 Должны быть установлены приборы для постоянного показания и регистрации во время подачи инертного газа:

- .1 давления в магистралях инертного газа на участках, расположенных в нос от невозвратных устройств, требуемых пунктом 10.1; и
- .2 содержания кислорода в инертном газе в магистралях инертного газа на напорной стороне вентиляторов.

16.2 Приборы, упомянутые в пункте 16.1, должны размещаться в посту управления грузовыми операциями, если он имеется. В случае отсутствия поста управления грузовыми операциями они должны находиться в месте, легкодоступном для лица командного состава, ответственного за грузовые операции.

16.3 Кроме того, измерительные приборы должны быть установлены:

- .1 на ходовом мостике - для постоянного показания давления, упомянутого в пункте 16.1.1, и давления в сливных цистернах комбинированных судов, когда эти цистерны отключены от магистрали инертного газа; и
- .2 в центральном посту управления механизмами или в машинном помещении - для показания содержания кислорода, упомянутого в пункте 16.1.2.

17 Должны быть предусмотрены переносные приборы для замера концентрации кислорода и воспламеняющихся паров. Кроме того, на каждом грузовом танке должно быть предусмотрено соответствующее устройство, позволяющее использовать эти переносные приборы для определения состояния атмосферы в танках.

18 Должны быть предусмотрены соответствующие средства для установки нуля и калибровки шкалы как стационарных, так и переносных приборов для замера концентрации газа, упомянутых в пунктах 16 и 17.

19.1 Для систем инертного газа обоих типов, использующих как дымовые газы котлов, так и газогенераторы и генераторы инертного газа, должна быть предусмотрена звуковая и световая сигнализация, указывающая на:

- .1 низкое давление воды или низкую интенсивность подачи воды к скрубберу дымовых газов, упомянутому в пункте 6.1;
- .2 высокий уровень воды в скруббере дымовых газов, упомянутом в пункте 6.1;
- .3 повышение температуры газа, упомянутой в пункте 15;
- .4 выход из строя вентиляторов инертного газа, упомянутых в пункте 7;
- .5 содержание кислорода, упомянутое в пункте 16.1.2, более 8 процентов по объему;
- .6 прекращение подачи энергии к системе автоматического управления клапаном, регулирующим подачу газа, и к приборам, упомянутым соответственно в пунктах 9 и 16.1;
- .7 низкий уровень воды в водяном затворе, упомянутом в пункте 10.1;
- .8 давление газа, упомянутое в пункте 16.1.1, менее 100 мм водяного столба. Устройство сигнализации должно обеспечивать постоянный контроль за давлением в сливных цистернах комбинированных судов; и
- 9 повышение давления газа, упомянутого в пункте 16.1.1.

19.2 Для систем инертного газа с генераторами инертного газа должна быть предусмотрена дополнительная звуковая и световая сигнализация, указывающая на:

- .1 недостаточную подачу жидкого топлива;
- .2 прекращение подачи энергии к генератору;
- .3 прекращение подачи энергии к системе автоматического управления генератором.

19.3 Должно быть предусмотрено автоматическое выключение вентиляторов инертного газа и закрытие клапана, регулирующего подачу газа, при достижении заданных пределов в случаях, указанных в пунктах 19.1.1, 19.1.2 и 19.1.3.

19.4 Должно быть предусмотрено автоматическое закрытие клапана, регулирующего подачу газа, в случае, указанном в пункте 19.1.4.

19.5 В случае, указанном в пункте 19.1.5, когда содержание кислорода в инертном газе превышает 8 процентов по объему, должны быть приняты немедленные меры для улучшения качества газа. До тех пор, пока качество газа не будет улучшено, все операции с грузовыми танками должны быть приостановлены во избежание засасывания в них воздуха, а запорный клапан, упомянутый в пункте 10.8, должен быть закрыт.

19.6 Сигнализация, требуемая пунктами 19.1.5, 19.1.6 и 19.1.8, должна быть установлена в машинном помещении и в посту управления грузовыми операциями, если он имеется, но в любом случае в таком месте, где сигналы могут быть немедленно приняты ответственными членами экипажа.

19.7 В отношении пункта 19.1.7 Администрация должна быть убеждена в постоянном наличии достаточного запаса воды и исправности устройств, обеспечивающих автоматическое образование водяного затвора при прекращении подачи газа. Звуковая и световая сигнализация о низком уровне воды в водяном затворе должна срабатывать, когда инертный газ не подается.

19.8 Должна быть предусмотрена система звуковой сигнализации, независимая от той, которая требуется пунктом 19.1.8, или автоматическое выключение грузовых насосов, срабатывающие при падении давления в магистральных инертного газа до заданных пределов.

20 Танкеры, построенные до 1 сентября 1984 года, на которых требуется иметь систему инертного газа, должны по меньшей мере отвечать требованиям правила II-2/62 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года *. Кроме того, они должны отвечать требованиям настоящего правила, однако:

- .1 нет необходимости, чтобы системы инертного газа, установленные на борту таких танкеров до 1 июня 1981 года, отвечали требованиям следующих пунктов: 3.2, 6.3, 7.4, 8, 9.2, 10.2, 10.7, 10.9, 11.3, 11.4, 12, 13.1, 13.2, 13.4.2, 14.2 и 19.8;
- .2 нет необходимости, чтобы системы инертного газа, установленные на борту таких танкеров 1 июня 1981 года или после этой даты, отвечали требованиям следующих пунктов: 3.2, 6.3, 7.4, 12, 13.1, 13.2 и 14.2.

21 На борту судна должны иметься подробные инструкции, содержащие требования по эксплуатации, безопасности и техническому обслуживанию системы инертного газа, а также по предотвращению опасности для здоровья персонала, связанной с системой инертного газа и ее использованием в системе грузовых танков **. Эти инструкции должны включать указания относительно действий, предпринимаемых в случае неисправности или выхода из строя системы инертного газа.

Правило 63 *Грузовые насосные отделения*

1 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.

1.1 Система углекислотного тушения либо система тушения галоидированными углеводородами, отвечающая положениям правила II-2/5, а также следующим положениям:

- .1 средства сигнализации, упомянутые в правиле II-2/5.1.6, должны быть безопасными для использования их в воспламеняющейся смеси паров груза/воздуха;
- .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 для целей инертизации.

1.2 Система пожаротушения высокократной пеной, отвечающая положениям правила II-2/9, при условии, что предусмотренный пенообразователь является подходящим для тушения пожаров, связанных с перевозимыми грузами.

1.3 Стационарная система пожаротушения водораспылением, отвечающая положениям правила II-2/10.

2 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.

* Текст, принятый Международной конференцией по охране человеческой жизни на море 1974 года.

** См. Руководство по системам инертного газа, принятое Комитетом по безопасности на море на его 42 сессии в мае 1980 года (MSC/Circ.282).

ГЛАВА III - СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

ЧАСТЬ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1 Применение
- 2 Изъятия
- 3 Определения
- 4 Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств
- 5 Производственные испытания

ЧАСТЬ В - ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМИ СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

Раздел I - ПАССАЖИРСКИЕ И ГРУЗОВЫЕ СУДА

- 6 Средства связи
- 7 Индивидуальные спасательные средства
- 8 Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии
- 9 Инструкции по эксплуатации
- 10 Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими
- 11 Обеспечение сбора и посадки людей в спасательные шлюпки и плоты
- 12 Места спуска
- 13 Установка спасательных шлюпок и плотов
- 14 Установка дежурных шлюпок
- 15 Установка морских эвакуационных систем
- 16 Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов
- 17 Обеспечение посадки в дежурные шлюпки, их спуск и подъем
- 18 Линеметательные устройства
- 19 Подготовка и учения по борьбе за живучесть судна
- 20 Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки

Раздел II - ПАССАЖИРСКИЕ СУДА (Дополнительные требования)

- 21 Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки
- 22 Индивидуальные спасательные средства
- 23 Обеспечение посадки в спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки
- 24 Установка спасательных шлюпок и плотов
- 25 Места сбора
- 26 Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро
- 27 Информация о пассажирах
- 28 Места для посадки вертолета и приема на его борт людей
- 29 Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов
- 30 Учения

Раздел III - ГРУЗОВЫЕ СУДА (Дополнительные требования)

- 31 Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки
- 32 Индивидуальные спасательные средства
- 33 Обеспечение посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска

Раздел IV ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ И УСТРОЙСТВАМ

- 34 Раздел V - РАЗНОЕ
- 35 Наставление по оставлению судна и судовые пособия по подготовке
- 36 Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне
- 37 Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии

ГЛАВА III - СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

ЧАСТЬ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

1 Данная глава, если специально не предусмотрено иное, применяется к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 1998 года или после этой даты.

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

- .1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
- .2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

3 Для целей данной главы:

- .1 выражение *суда, построенные* означает *суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки*;
- .2 выражение *все суда* означает *суда, построенные 1 июля 1998 года, до или после этой даты*; выражения *все пассажирские суда* и *все грузовые суда* должны толковаться соответствующим образом;
- .3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудуемое в пассажирское судно, считается пассажирским судном, построенным в дату начала такого переоборудования.

4 В отношении судов, построенных до 1 июля 1998 года, Администрация должна:

- .1 обеспечить, при условии соблюдения положений пункта 4.2, выполнение требований, применяемых на основании действующей до 1 июля 1998 года главы III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, к новым или существующим судам, как указано в той главе;
- .2 обеспечить, чтобы при замене спасательных средств или устройств на таких судах или при проведении на них ремонта, переоборудования или модификации существенного характера, во время которых производится замена их существующих спасательных средств или устройств либо установка дополнительных спасательных средств или устройств, такие спасательные средства или устройства отвечали, насколько это целесообразно и практически возможно, требованиям данной главы. Однако, если спасательная шлюпка или спасательный плот, иной чем надувной спасательный плот, заменяется без замены спускового устройства либо наоборот, то эти спасательная шлюпка или спасательный плот, либо спусковое устройство могут быть того же типа, что и

заменяемые спасательная шлюпка или спасательный плот либо спусковое устройство.

Правило 2

Изъятия

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

2 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких, как паломники, Администрация, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований данной главы, может освободить такие суда от выполнения этих требований при условии, что они полностью отвечают положениям:

- .1 правил, приложенных к Соглашению по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971 года; и
- .2 правил, приложенных к Протоколу по требованиям, предъявляемым к помещениям пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, 1973 года.

Правило 3

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 *Штормовой костюм* есть защитный костюм, предназначенный для использования расписанными на дежурные шлюпки или морские эвакуационные системы членами экипажа.

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, выдаваемый в соответствии с Конвенцией.

3 *Обнаружение* есть определение местоположения спасаемых лиц или спасательных шлюпок и плотов.

4 *Посадочный штормтрап* есть штормтрап, предусмотренный в местах посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты с целью обеспечения безопасного доступа в спасательные шлюпки и на спасательные плоты после спуска их на воду.

5 *Спуск методом свободного всплытия* есть такой метод спуска спасательной шлюпки или спасательного плота, при котором они автоматически разобщаются с тонущим судном и находятся в готовности к использованию.

6 *Спуск методом свободного падения* есть такой метод спуска спасательной шлюпки или спасательного плота, при котором они с их комплектом людей и снабжения на борту разобщаются с судном и сбрасываются на воду без каких-либо удерживающих их приспособлений.

7 *Гидрокостюм* есть защитный . костюм, уменьшающий потерю тепла телом человека в холодной воде.

8 *Надувное средство* есть средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, заполняемыми газом камерами и которое обычно хранится не надутым до момента подготовки его к использованию.

9 *Надутое средство* есть средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, заполненными газом камерами и которое хранится надутым и находится в постоянной готовности к использованию.

10 *Международный кодекс по спасательным средствам (LSA)* (называемый далее в этой главе «Кодекс») означает Международный кодекс требований к спасательным средствам, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.48(66) с возможными поправками, при условии что такие поправки приняты, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII данной Конвенции, касающейся процедур внесения поправок к Приложению, за исключением поправок к его главе 1.

11 *Спусковое устройство или приспособление* есть средство для безопасного перемещения спасательной шлюпки

или спасательного плота либо дежурной шлюпки с места их установки на воду.

12 *Длина* есть 96% полной длины по ватерлинии, проходящей по высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длина от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструкционной ватерлинии.

13 *Наименьшая эксплуатационная осадка* есть такая осадка судна, при которой оно находится на ровном киле, без груза, с 10% запасов и топлива, а в случае пассажирского судна, дополнительно, с полным комплектом пассажиров и экипажа вместе с их багажом.

14 *Морская эвакуационная система* есть средство для быстрого перемещения людей с посадочной палубы судна на спасательные шлюпки и плоты, находящиеся на воде.

15 Теоретическая высота борта

- 1 Теоретическая высота борта есть расстояние, измеренное по вертикали от верхней кромки киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки килевого шпунта. Если днище судна в миделевом сечении имеет вогнутую форму или если имеются утолщенные шпунтовые пояса, то это расстояние измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.
- 2 На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и борта, как если бы это соединение имело угловую конструкцию.
- 3 В случае, если палуба надводного борта имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты борта, теоретическая высота борта должна измеряться до условной линии, являющейся продолжением нижней части палубы параллельно возвышенной части.

16 *Спасательное средство или устройство нового типа* есть спасательное средство или устройство, обладающее новыми характеристиками, которые не полностью охвачены требованиями настоящей главы, но обеспечивающее равный или более высокий уровень безопасности.

17 *Положительная остойчивость* есть способность шлюпки или плота возвращаться в первоначальное положение после удаления кренящего момента.

18 *Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды* есть время, необходимое для того, чтобы поднять шлюпку в положение, из которого находящиеся в ней люди могут сойти на палубу судна. Время для подъема включает время, требуемое для проведения на шлюпке подготовительных операций по ее подъему, таких как подача и крепление фалиня, подсоединение шлюпки к спусковому устройству, а также время, необходимое для ее подъема. Время для подъема не включает в себя время, необходимое для спуска спусковых устройств в положение, из которого производится подъем дежурной шлюпки из воды.

19 *Дежурная шлюпка* есть шлюпка, предназначенная для спасания терпящих бедствие людей и сбора спасательных шлюпок и плотов на воде.

20 *Завершение операции* есть безопасный подъем из воды спасаемых.

21 *Пассажирское судно ро-ро* есть пассажирское судно, с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещениями специальной категории, определенными в правиле II-2/3.

22 *Короткий международный рейс* есть международный рейс, во время которого судно удаляется не более чем на 200 миль от порта или места, в котором пассажиры и экипаж могли бы быть безопасно укрыты. Ни расстояние между последним портом захода в стране, в которой начался рейс, и конечным портом назначения, ни дальность обратного рейса не должны превышать 600 миль. Конечный порт назначения есть последний порт захода в предполагаемом рейсе, из которого начинается обратный рейс судна в страну, в которой начался рейс.

23 *Спасательная шлюпка или спасательный плот* есть шлюпка или плот, способные обеспечить сохранение жизни людей, терпящих бедствие, с момента оставления ими судна.

24 *Теплозащитное средство* есть мешок или костюм из водонепроницаемого материала с низкой теплопроводностью.

Правило 4

Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств

1 За исключением случаев, предусмотренных пунктами 5 и 6, спасательные средства и устройства, требуемые данной главой, должны быть одобрены Администрацией.

2 Перед тем как одобрить спасательные средства и устройства, Администрация должна обеспечить, чтобы такие спасательные средства и устройства:

- .1 были испытаны в соответствии с рекомендациями Организации * с целью подтверждения того, что они отвечают требованиям настоящей главы; или
- .2 успешно прошли к удовлетворению Администрации испытания, которые по существу равноценны испытаниям, предписанным вышеуказанными рекомендациями.

3 Перед тем как одобрить спасательные средства или устройства нового типа, Администрация должна обеспечить, чтобы такие средства или устройства:

- .1 обеспечивали уровень безопасности, по меньшей мере равный требуемому настоящей главой и Кодексом, и были оценены и испытаны в соответствии с рекомендациями Организации *; или
- .2 успешно прошли, к удовлетворению Администрации, оценку и испытания, которые по существу равноценны оценке и испытаниям, предписанным вышеуказанными рекомендациями.

4 Принятая Администрацией процедура одобрения должна также предусматривать условия, при которых одобрение будет оставаться действительным или его действие будет прекращено.

5 Перед принятием к снабжению на судах спасательных средств и устройств, не получивших предварительного одобрения Администрации, Администрация должна быть убеждена, что спасательные средства и устройства отвечают требованиям данной главы и Кодекса.

6 Требуемые данной главой спасательные средства, подробные спецификации которых не включены в Кодекс, должны отвечать требованиям Администрации.

* См. Рекомендацию по испытанию спасательных средств, принятую резолюцией А.689(17) Организации с поправками.

** См. Кодекс практики по оценке, испытаниям и одобрению головных образцов спасательных средств и устройств нового типа, принятый резолюцией А.520(13) Организации.

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 1 - ПАССАЖИРСКИЕ 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 для спасательных средств

2.1 УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи

2.1.1 На каждом пассажирском и каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 и более должно быть предусмотрено по крайней мере три комплекта УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 должно быть предусмотрено по крайней мере два комплекта УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. Такая аппаратура должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией *. Если УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи установлена стационарно на спасательных шлюпках и плотках, то она должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией*.

- * См. эксплуатационные требования к УКВ аппаратуре двусторонней радиотелефонной связи спасательных шлюпок и плотов, принятые Организацией резолюцией А.809(19), с поправками, Приложения 1 или 2, в зависимости от того, что применимо.

2.1.2 УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи, установленная на судах до 1 февраля 1992 г. и не отвечающая полностью эксплуатационным требованиям, одобренным Организацией, может быть использована до 1 февраля 1999 г. при условии, что Администрация удовлетворена ее совместимостью с одобренной УКВ аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи.

2.2 Радиолокационные ответчики

На каждом борту каждого пассажирского судна, и каждого грузового судна валовой вместимостью 500 и более, должен иметься по крайней мере один радиолокационный ответчик. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 должен иметься, по крайней мере, один радиолокационный ответчик. Такие радиолокационные ответчики должны отвечать эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией**. Радиолокационные ответчики*** должны быть установлены в таких местах, откуда они могут быть быстро перенесены в любую спасательную шлюпку или плот, не являющийся спасательным плотом или плотами, требуемыми правилом 31.1.4. Либо в каждой спасательной шлюпке или плоту ином, чем требуется правилом 31.1.4, должен быть установлен один радиолокационный ответчик. На судах, имеющих, по крайней мере, два радиолокационных ответчика и оснащенных спасательными шлюпками, спускаемыми свободным падением, один из радиолокационных ответчиков должен быть в спасательной шлюпке, предназначенной для спуска свободным падением, а другой должен быть расположен в непосредственной близости от навигационного мостика так, чтобы его можно было использовать на борту и легко переносить в любую из других спасательных шлюпок или плотов.

- ** См. эксплуатационные требования к радиолокационным ответчикам спасательных шлюпок и плотов для использования в поисково-спасательных операциях, принятые Организацией резолюцией А.802(19), с поправками.

- *** Одним из радиолокационных ответчиков может быть радиолокационный ответчик, требуемый правилом IV/7.1.3.

3 Световые сигналы бедствия

Должно иметься не менее 12 парашютных ракет, отвечающих требованиям раздела.

3.1 Кодекса и хранящихся на ходовом мостике, либо вблизи него.

4 Внутрисудовые средства связи и авральная сигнализация

4.1 Для обеспечения двусторонней связи между аварийными постами управления, местами сбора и посадки, а также наиболее важными постами на борту судна 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, предназначенная для сбора пассажиров и экипажа по тревоге, а также для подачи сигнала к началу действий, указанных в расписании по тревогам. В дополнение к этой системе сигнализации должна быть предусмотрена либо система громкоговорящей связи, отвечающей требованиям пункта 7.2.2 Кодекса, либо другое подходящее средство связи. Системы радиовещания должны автоматически отключаться при задействовании общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации.

4.3 На пассажирских судах общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации должна быть слышимой на всех открытых палубах.

4.4 На судах, оборудованных морскими эвакуационными системами, должна быть обеспечена связь между местом посадки в спасательную шлюпку или плот и платформой МЭС или между этим местом и спасательной шлюпкой или плотом.

5 Системы громкоговорящей связи на пассажирских судах

5.1 В дополнение к требованиям правила II-2/40.5 или правила II-2/41-2, соответственно, 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, с соблюдением положений пункта 5.5, должны

применяться 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, предписанных пунктом 7.2.2.1 Кодекса и должна предусматривать функцию блокирования, осуществляемую из одного места на ходовом мостике и таких других мест на судне, какие Администрация сочтет необходимыми, таким образом, чтобы сообщения по этой системе звучали даже если какой-либо громкоговоритель в соответствующих помещениях был выключен, сила звука была уменьшена или система использовалась для иных целей.

5.3 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 года и после этой даты:

.1 система громкоговорящей связи должна иметь, по крайней мере, две петли, которые должны быть достаточно разнесены по всей своей длине, и иметь 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, требуемого правилом П-1/42.2.2.

5.5 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, на которых уже установлена система громкоговорящей связи, одобренная Администрацией, отвечающая в значительной степени требованиям пунктов 5.2 и 5.4 и пункту 7.2.2.1 Кодекса, не требуется замены их системы.

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 быть легкодоступными на обоих бортах судна и по возможности на всех простирающихся до борта открытых палубах, по меньшей мере один спасательный круг должен размещаться вблизи кормы судна;
- .2 храниться таким образом, чтобы их можно было быстро сбросить, и не должны крепиться наглухо каким-либо образом.

* См. Кодекс по аварийно-предупредительной сигнализации и индикаторам 1995 года, принятый резолюцией А.830(19) Организации.

** См. эксплуатационные требования к системам громкоговорящей связи, подлежащие разработке Организацией.

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 установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 30 м, смотря по тому, что больше.

1.3 Не менее половины общего количества спасательных кругов должны быть снабжены самозажигающимися огнями, отвечающими требованиям пункта 2.1.1 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 в соответствии с требованиями пункта 1.2.

1.4 На каждом спасательном круге должны быть нанесены печатными буквами латинского алфавита название судна и порт приписки.

2 Спасательные жилеты

2.1 Для каждого находящегося на борту человека должен быть предусмотрен спасательный жилет, отвечающий требованиям пункта 2.2.1 или 2.2.2 Кодекса, и, кроме того:

- .1 должно быть предусмотрено количество спасательных жилетов, пригодных для детей, равное, по меньшей мере, 10% числа находящихся на борту пассажиров или более, в зависимости от необходимости, с тем чтобы на каждого ребенка приходилось по одному спасательному жилету;
- .2 должно иметься достаточное количество спасательных жилетов для вахтенного персонала, а также для использования в удаленных местах расположения спасательных шлюпок и плотов. Спасательные жилеты, предназначенные для вахтенных, должны храниться на мостике, на посту управления двигателем и в любом другом посту, где несется вахта.

2.2 Спасательные жилеты должны размещаться так, чтобы они были легкодоступными, а место их хранения должно быть ясно обозначено. Если ввиду особого устройства судна спасательные жилеты, предусмотренные в соответствии с требованиями пункта 2.1, могут оказаться недоступными, должны быть предусмотрены другие отвечающие требованиям Администрации меры, которые могут включать увеличение количества имеющихся на борту спасательных жилетов.

2.3 Спасательные жилеты, используемые в полностью закрытых спасательных шлюпках, за исключением шлюпок, спускаемых методом свободного падения, не должны препятствовать входу в спасательную шлюпку, не должны мешать усаживаться и пристегивать привязные ремни в спасательной шлюпке.

2.4 Спасательные жилеты, используемые в спасательных шлюпках, спускаемых свободным падением, а также способы их хранения и ношения не должны мешать при входе в спасательную шлюпку, мешать безопасности находящихся в шлюпке людей или эксплуатации шлюпки.

3 Гидрокостюмы и штормовые костюмы

Для каждого человека, расписанного на дежурную шлюпку или морскую эвакуационную систему, должен быть предусмотрен гидрокостюм, отвечающий требованиям раздела 2.3 Кодекса, или штормовой костюм, отвечающий требованиям раздела 2.4 Кодекса; костюмы должны быть соответствующих размеров. Если судно постоянно плавает в теплом климате, где, по мнению Администрации, не обязательно иметь теплозащитные средства, то нет необходимости в наличии такой защитной одежды на судне.

Правило 8

Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 Для каждого находящегося на борту человека должны быть предусмотрены четкие инструкции, которым надлежит следовать в случае аварии. На пассажирских судах такие инструкции должны быть изложены на языке или языках, требуемых государством флага судна, а также на английском языке.

3 Экземпляры расписания по тревогам и инструкции на случай 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 места сбора;
- .2 важнейших действий, которые они должны выполнять в случае аварии;
- .3 способа надевания спасательного жилета.

Правило 9

Инструкции по эксплуатации

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 Либо на спасательной шлюпке и спасательном плоту и органах управления их спуском, либо вблизи них, должны быть предусмотрены плакаты или условные обозначения, которые должны:

- .1 пояснять назначение органов управления и процедуры приведения в действие средства, а также содержать соответствующие инструкции или предупреждения;
- .2 быть хорошо видимыми при аварийном освещении;
- .3 использовать символы* в соответствии с рекомендациями Организации.

Правило 10

Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 На судне должно иметься достаточное число подготовленного персонала для сбора людей, не обладающих соответствующей подготовкой, и оказания им помощи.

3 На судне должно иметься достаточное число членов экипажа, которыми могут быть помощники капитана или дипломированные лица, для управления спасательными шлюпками и плотами и спусковыми устройствами, требуемыми для оставления судна всеми находящимися на борту людьми.

4 Командиром каждой предназначенной к использованию спасательной шлюпки или каждого предназначенного к использованию спасательного плота должен быть помощник капитана или дипломированное лицо. Однако Администрация, учитывая должным образом характер рейса, число находящихся на борту людей и характеристики судна, может разрешить, чтобы, вместо указанных выше лиц, командирами спасательных плотов назначались лица, имеющие практические навыки в обращении со спасательными плотами и управлении ими. На спасательные шлюпки 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 лица знали свои обязанности. Заместитель командира спасательной шлюпки также должен иметь список членов команды спасательной шлюпки.

6 На каждую моторную спасательную шлюпку или каждый моторный спасательный плот должно быть расписано лицо, способное эксплуатировать двигатель и выполнять его незначительные регулировки.

* См. Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам, принятые резолюцией А.760(18) Организации.

7 Капитан должен обеспечить равномерное распределение лиц, упомянутых в пунктах 2, 3 и 4, по имеющимся на судне спасательным шлюпкам и плотам.

Правило 11

Обеспечение сбора и посадки людей в спасательные шлюпки и плоты

1 Спасательные шлюпки и 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 иметь достаточное пространство на палубе, чтобы вместить всех людей, сбор которых назначен в этом месте, но не менее 0,35 м² на человека.

3 Места сбора и посадки должны быть легкодоступны из жилых помещений и рабочих мест.

4 Места сбора и посадки должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом II-1/42 или 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 43, в зависимости от случая. Дополнительно, и как часть маркировки, требуемой правилом II-2/28.1.10, пути к местам сбора должны быть обозначены символами места сбора в соответствии с рекомендациями Организации*.

* См. Символы, относящиеся к спасательным средствам и Руководство по оценке, испытаниям и применению низкорасположенного освещения на пассажирских судах, принятые Организацией резолюциями А.760(18) и А.752(18) соответственно.

6 Места сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты, спускаемые с помощью шлюпбалок и плот-балок, а также спускаемые свободным падением, должны располагаться так, чтобы в спасательные шлюпки и на спасательные плоты можно было размещать пострадавших на носилках.

7 У каждого места спуска или у каждых двух расположенных рядом мест спуска 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, неблагоприятных 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.

8 В случае необходимости должны быть предусмотрены средства для подтягивания к борту судна спускаемых с помощью шлюпбалок и плот-балок спасательных шлюпок и плотов и удержания их у борта с целью обеспечения безопасной посадки людей.

Правило 12

Места спуска

Места спуска должны быть расположены так, чтобы обеспечить безопасный спуск спасательных шлюпок и плотов с учетом, в частности, того, что они должны быть в стороне от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами и по возможности так, чтобы спасательные шлюпки и плоты, за исключением спасательных шлюпок и плотов, 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

Установка спасательных шлюпок и плотов

1 Каждая спасательная шлюпка или каждый спасательный плот должны устанавливаться:

- .1 так, чтобы ни они, ни приспособления для их установки не мешали использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска;
- .2 настолько близко к поверхности воды, насколько это безопасно и практически возможно и, за исключением спасательных плотов, предназначенных для спуска методом сбрасывания за борт так, чтобы спасательная шлюпка или спасательный плот в положении, при котором в них производится посадка, были по меньшей мере на 2 м выше ватерлинии судна в полном грузу при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и 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 с тем, чтобы два члена экипажа могли подготовить их к посадке и спуску в течение не более 5 мин;
- .4 с полным снабжением согласно требованиям данной главы и Кодекса;
- .5 насколько это практически возможно, в безопасном и защищенном месте, исключающем их повреждение в результате пожара и взрыва. В особенности, спасательные шлюпки и плоты на танкерах, иные чем спасательные плоты, требуемые правилом 31.1.4, не должны храниться над грузовыми, отстойными или другими танками, содержащими взрывчатые или опасные грузы.

2 Спасательные шлюпки, спускаемые по борту судна, должны устанавливаться как можно дальше в нос от гребного винта. На грузовых судах длиной от 80 до 120 м каждая спасательная шлюпка должна устанавливаться так, чтобы кормовая оконечность спасательной шлюпки находилась на расстоянии не менее ее длины в нос от гребного винта. На грузовых судах длиной 120 м и более, а также на пассажирских судах длиной 80 м и более каждая спасательная шлюпка должна устанавливаться так, чтобы кормовая оконечность спасательной шлюпки находилась на расстоянии не менее полуторной ее длины в нос от гребного винта. В необходимых случаях конструкция судна должна предусматривать защиту спасательных шлюпок в месте их установки от повреждения при сильном волнении.

3 Спасательные шлюпки должны храниться прикрепленными 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 устанавливаться с устройствами, обеспечивающими их свободное всплытие, и отвечающими требованиям пункта 4.1.6 Кодекса, чтобы каждый плот свободно всплывал, а если он является надувным, чтобы он автоматически надувался, когда судно тонет.

4.3 Спасательные плоты должны устанавливаться так, чтобы крепление одного плота или контейнера можно было отделить вручную в любое время.

4.4 Пункты .1 и .2 не применяются к спасательным плотам, требуемым правилам 31.1.4.

5 Спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты должны устанавливаться в пределах зоны, допускающей использование подъемного гака плот-балки, если не предусмотрены средства для перемещения плотов, которые не выходят из строя при крене и дифференте в пределах значений, указанных в пункте 1.2, при качке судна или прекращении подачи энергии.

6 Спасательные плоты, предназначенные для спуска методом сбрасывания за борт, должны устанавливаться так, чтобы их можно было легко переместить для спуска с любого борта судна, если на каждом борту судна не предусмотрены спасательные плоты общей вместимостью, требуемой правилом 31.1, которые могут быть спущены с любого борта.

Правило 14

Установка дежурных шлюпок

Дежурные шлюпки должны устанавливаться:

- .1 в состоянии постоянной готовности к спуску в течение не более 5 мин;
- .2 в месте, удобном для их спуска и подъема;
- .3 так, чтобы ни дежурная шлюпка, ни приспособления для ее установки не мешали использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска;
- .4 в соответствии с требованиями правила 13, если они являются также спасательными шлюпками.

Правило 15

Установка морских эвакуационных систем

1 В борту судна не должно быть никаких отверстий между местом входа в морскую эвакуационную систему и ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке судна, и должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие защиту этой системы от любых выступающих частей судна.

2 Морские эвакуационные системы должны быть так расположены, чтобы обеспечивался их безопасный спуск с особым вниманием на достаточное удаление от гребного винта и круто нависающих частей корпуса, а также, насколько это практически возможно, чтобы морские эвакуационные системы спускались вдоль борта судна.

3 Каждая морская эвакуационная система должна быть так установлена, чтобы ни проход, ни платформа, ни приспособления для хранения системы или использования не мешали использованию любого другого спасательного средства в любом другом месте спуска.

Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов

4 Где это применимо, судно должно иметь такую конструкцию, чтобы обеспечивалась защита места хранения морских эвакуационных систем от повреждения при сильном волнении.

Правило 16

Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов

1 Если специально не предусмотрено иное, устройства спуска и посадки, отвечающие требованиям раздела 6.1 Кодекса, должны быть предусмотрены для всех спасательных шлюпок и плотов, за исключением:

- .1 тех, в которые посадка производится с места, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна и которые имеют массу не более 185 кг; или
- .2 тех, в которые посадка производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна и которые установлены для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене судна до 20° на любой борт; или
- .3 тех, которые имеют массу не более 185 кг, предусмотренных сверх количества, обеспечивающего вместимость, равную 200% общего числа находящихся на борту людей; или
- .4 тех, которые предусмотрены сверх количества обеспечивающих вместимость, равную 200% общего числа находящихся на борту людей, установленных для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене судна до 20° на любой борт; или
- .5 тех, которые предусмотрены для использования вместе с морской эвакуационной системой, отвечающей

требованиям раздела 6.2 Кодекса и установлены для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт.

2 Для каждой спасательной шлюпки должно быть предусмотрено устройство, обеспечивающее ее спуск и подъем. Дополнительно должна быть предусмотрена возможность подвешивать спасательную шлюпку с целью высвобождения разобшающего устройства для его обслуживания и ремонта.

3 Спусковые и подъемные устройства должны быть такими, чтобы находящийся на судне оператор, управляющий устройством, мог осуществлять непрерывное наблюдение за спасательной шлюпкой или спасательным плотом во время их спуска, а в отношении спасательной шлюпки - и во время ее подъема.

4 Для одинаковых имеющихся на борту судна спасательных шлюпок и плотов должен применяться лишь один тип разобшающего механизма.

5 Подготовка и использование спасательной шлюпки или спасательного плота в любом одном месте спуска не должны мешать быстрой подготовке и использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска.

6 Лопари, если они используются, должны быть достаточной длины, чтобы спасательные шлюпки или плоты могли быть спущены на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт.

7 Во время подготовки и спуска спасательные шлюпки и плоты, их спусковые устройства, а также поверхность воды в районе спуска должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом II-1/42 или 43, в зависимости от случая.

8 Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие попадание откачиваемой с судна воды на спасательные шлюпки и плоты во время оставления судна.

9 Если существует опасность повреждения спасательной шлюпки или спасательного плота бортовыми рулями успокоителей качки, должны быть предусмотрены 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 крене до 20° на любой борт.

Правило 17

Обеспечение посадки в дежурные шлюпки, их спуск и подъем

1 Устройства, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки и их спуск, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск могли быть осуществлены в возможно кратчайший срок.

2 Если дежурная шлюпка является одной из спасательных, то устройства, обеспечивающие посадку в нее людей, и место спуска должны отвечать требованиям правил 11 и 12.

3 Устройства, обеспечивающие спуск дежурных шлюпок, должны отвечать требованиям правила 16. Однако, должна быть возможность спуска всех дежурных шлюпок с использованием в необходимых случаях фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 узлов, на тихой воде.

4 Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды при умеренном волнении должно быть не более 5 мин, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения. Если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой, это время, по возможности, должно затрачиваться на подъем, когда она нагружена снабжением спасательной шлюпки и одобренной командой дежурной шлюпки, состоящей, по меньшей мере, из 6 человек.

5 Устройства, обеспечивающие посадку в дежурную шлюпку и ее подъем, должны позволять безопасное обращение с пациентом на носилках. Если тяжелый блок талей с ходовым концом троса представляет опасность в условиях сильного ветра, то, в целях безопасности, должны иметься подъемные стропы.

Правило 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 Данное правило применяется ко всем судам.

2 Ознакомление с установками по обеспечению безопасности и учебные сборы

2.1 Каждый член экипажа, до начала рейса, должен быть ознакомлен со своими обязанностями, которые ему надлежит выполнять в случае аварийной ситуации.

2.2 На судне, совершающем рейс, длительность которого по расписанию более 24 ч, учебный сбор пассажиров должен быть проведен в течение 24 ч после их посадки. Пассажиры должны быть проинструктированы по использованию спасательных жилетов и относительно действий, которые они должны выполнить в случае аварийной ситуации.

2.3 При посадке новых пассажиров их инструктаж производится перед отходом или сразу после отхода судна. Этот инструктаж должен включать инструкции, требуемые правилами 8.2 и 8.4, на языке или языках, понятных пассажирам. Это объявление должно быть сделано по системе громкоговорящей связи или другими эквивалентными средствами, чтобы его услышали, по крайней мере, те пассажиры, которые еще не слышали его во время рейса. Этот инструктаж может быть включен в учебный сбор, требуемый пунктом 2.2, если сбор состоялся сразу после отхода судна. Дополнительно к инструктажу могут использоваться информационные листки, плакаты, видеопрограммы, но они не заменяют вышеуказанные сообщения.

3 Учения

3.1 Учения, насколько это практически возможно, должны проводиться так, как если бы существовала действительная аварийная ситуация.

3.2 Ежемесячно каждый член экипажа должен принимать участие по меньшей мере в одном учении по оставлению судна и в одном - по борьбе с пожаром. Если в предыдущем месяце более 25% членов экипажа не принимали участия в проводившихся на судне учениях по оставлению судна и по борьбе с пожаром, то учения экипажа должны быть проведены в течение 24 ч после выхода судна из порта. При вводе судна в эксплуатацию, после модификаций существенного характера или если на судне новый экипаж, то такие учения должны быть проведены до отхода. Для категорий судов, на которых это выполнить практически невозможно, Администрация может допустить другие условия проведения учений, которые являются по меньшей мере равноценными вышеуказанным.

3.3 Учения по оставлению судна

3.3.1 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 передается сообщение об учении, обеспечение их ознакомления с порядком оставления судна, указанным в расписании по тревогам;
- 2 прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам;
- 3 проверку того, чтобы все пассажиры и члены экипажа были соответствующим образом одеты;
- 4 проверку того, чтобы были правильно надеты спасательные жилеты;
- 5 приспускание по меньшей мере одной спасательной шлюпки после всей необходимой для спуска ее на воду подготовки;
- 6 пуск и работу двигателя спасательной шлюпки;
- 7 работу плот-балок, используемых для спуска спасательных плотов;
- 8 поиск и спасание манекенов, заблокированных в блок-каютах; и
- 9 инструкция по использованию радиооборудования для спасательных средств.

3.3.2 Насколько это практически возможно, во время каждого последующего учения поочередно должны приспускаться, в соответствии с требованиями пункта 3.3.1.5 различные спасательные шлюпки.

3.3.3 За исключением предусмотренного в пунктах 3.3.4 и 3.3.5, каждая спасательная шлюпка с расписанной на ней командой должна спускаться на воду и маневрировать на воде по меньшей мере один раз в 3 месяца во время проведения учения по оставлению судна.

3.3.4 Когда спуск спасательной шлюпки свободным падением практически невозможен, приемлемо ее приспускание на воду, при условии что она спускается свободным падением с расписанной на нее командой и маневрирует на воде, по меньшей мере, один раз в шесть месяцев. Однако, в тех случаях, когда это практически невозможно, Администрация может продлить этот период до 12 месяцев, при условии, что будут приняты меры для организации моделирования ситуации спуска шлюпки на воду не реже, чем через 6 месяцев.

3.3.5 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 спасательных 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.

3.3.6 Насколько это целесообразно и практически возможно, дежурные шлюпки, иные чем спасательные шлюпки, являющиеся также дежурными шлюпками, с расписанной на них командой, один раз в месяц должны спускаться на воду и маневрировать на воде. Во всяком случае, это требование должно соблюдаться, по меньшей мере, один раз в 3 месяца.

3.3.7 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 *.

3.3.8 Если на судне установлены морские эвакуационные системы, в учения должны входить тренировки по процедурам развертывания такой системы вплоть до непосредственного задействования системы. Этот элемент учений должен быть дополнен регулярно повторяемой инструкцией с использованием имеющихся на борту учебных пособий, требуемых правилом 35. Кроме того, каждое задействованное в команде морской эвакуационной системы лицо, насколько это практически возможно, должно проходить подготовку, участвуя в полном развертывании подобной системы на воду или на судне, или на берегу не реже чем через 2 года и ни в коем случае не реже чем через 3 года. Такая подготовка должна осуществляться совместно с задействованием системы, требуемым правилом 20.8.2.

* См. Руководство по подготовке экипажей для целей спуска спасательных и дежурных шлюпок на ходу судна, принятое Организацией резолюцией А.624(15).

3.3.9 Во время каждого учения по оставлению судна должно проверяться аварийное освещение, необходимое для проведения сбора и оставления судна.

3.4 Учения по борьбе с пожаром

3.4.1 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.

3.4.2 Каждое учение по борьбе с пожаром должно включать:

- .1 прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам, требуемым правилом 8;
- .2 пуск пожарного насоса с использованием, по меньшей мере, двух требуемых стволов, чтобы показать, что система находится в надлежащем рабочем состоянии;
- .3 проверка снаряжения пожарного и другого личного спасательного снаряжения;
- .4 проверка соответствующего оборудования связи;
- .5 проверка работы водонепроницаемых дверей, пожарных дверей и пожарных заслонок, главных приемных и выпускных отверстий вентиляционных систем в районе проведения учения; и
- .6 проверка необходимых мер и устройств для последующего оставления судна.

3.4.3 Оборудование, используемое во время учений, должно быть немедленно приведено обратно в состояние полной готовности к эксплуатации, а любые неполадки и дефекты, обнаруженные во время учений, должны быть устранены как можно скорее.

4 Подготовка и инструктаж, проводимые на судне

4.1 Обучение и инструктаж по использованию судовых спасательных средств и их снабжения и по использованию судовых средств пожаротушения должны проводиться на судне как можно скорее, но не позднее чем через 2 недели после прибытия члена экипажа на судно. Однако, если член экипажа приписан к судну в соответствии с определенным сменным графиком, такое обучение должно проводиться не позднее чем через 2 недели после того, как он впервые прибывает на судно. Инструктажи по использованию судовых средств пожаротушения, спасательных средств и инструктажи по выживанию на море должны проводиться через такие же промежутки времени, как и учения. Индивидуальный инструктаж может касаться различных частей судовых спасательных средств и судовых средств пожаротушения, однако все судовые спасательные средства и судовые средства пожаротушения должны быть охвачены в течение двух месяцев.

4.2 Каждый член экипажа должен пройти инструктаж, который включает, не обязательно ограничиваясь этим, следующее:

- .1 приведение в действие и использование судовых • надувных спасательных плотов;
- .2 проблемы гипотермии, первая помощь при гипотермии и в других случаях, оказания первой помощи;
- .3 специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в тяжелых погодных условиях и

условиях сильного волнения; и

4 приведение в действие и использование судовых средств пожаротушения.

4.3 Обучение по использованию спускаемых с помощью плот-балки спасательных плотов должно проводиться на каждом судне, имеющем такие средства, по меньшей мере, один раз в 4 месяца. Когда это практически возможно, учебное занятие должно включать надувание и спуск спасательного плота. Для этого может использоваться специальный спасательный плот, предназначенный лишь для учебных целей, который не является частью судового спасательного оборудования. Такой специальный спасательный плот должен быть четко обозначен.

5 Регистрация

Дата проведения учебных сборов, а также подробное описание учений по оставлению судна и по борьбе с пожаром, учения с другими спасательными средствами и содержание проводимых на борту судна учебных занятий должны заноситься в судовой журнал, предписанный Администрацией. Если учебный сбор, учение или учебное занятие не были проведены в полном объеме в назначенное время, то в судовом журнале должна быть сделана запись, поясняющая обстоятельства и объем проведенного учебного сбора, учения или учебного занятия.

Правило 20 *Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки*

1 Данное правило применяется ко всем судам. На судах, построенных до 1 июля 1986 года, должны, по возможности, соблюдаться требования пунктов 3 и 6.2.

2 Эксплуатационная готовность

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

3 Техническое обслуживание и ремонт

3.1 Должны быть предусмотрены инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне, отвечающие требованиям правила 36, в соответствии с которыми и должны производиться техническое обслуживание и ремонт.

3.2 Вместо инструкций, требуемых пунктом 3.1, Администрация может допустить использование программы планового технического обслуживания спасательных средств на судне, включающую требования правила 36.

4 Техническое обслуживание и ремонт лопарей

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

4.2 Вместо требуемого в пункте 4.1 переворачивания лопарей, Администрация может разрешить периодическую проверку лопарей и их замену по необходимости, по мере их износа или через промежутки времени не более 4 лет, в зависимости от того, что будет раньше.

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 расходованию и требующих регулярной замены.

6 Еженедельная проверка

Еженедельно должны проводиться следующие испытания и проверки:

- 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;
- 2 двигатели всех спасательных и дежурных шлюпок должны работать в течение не менее 3 мин при условии, что температура окружающей среды превышает минимальную температуру, требуемую для пуска двигателя. В течение этого периода времени должно быть продемонстрировано, что коробка скоростей и рукоятка переключения скоростей работают удовлетворительно. Если особые характеристики забортного двигателя дежурной шлюпки таковы, что предполагают его работу в течение 3 мин лишь после погружения гребного винта, следует запустить его на период времени, предписанный производителем в прилагаемой к двигателю инструкции. В особых случаях Администрация может освободить суда, построенные до 1 июля 1986 года, от выполнения этого требования;
- 3 должна быть испытана общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация.

7 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 судовой журнал.

8 Обслуживание надувных спасательных плотов, надувных спасательных жилетов, морских эвакуационных систем и надутых дежурных шлюпок

8.1 Каждые надувной спасательный плот, надувной спасательный жилет и морская эвакуационная система должны проходить обслуживание:

- .1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, но в случаях, когда это практически невозможно, Администрация может продлить этот промежуток времени до 17 месяцев;
- .2 на одобренной станции обслуживания, которая компетентна производить их обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал *.

8.2 Поочередное задействование морских эвакуационных систем

Дополнительно, или во время проведения обслуживания морских эвакуационных систем, требуемого пунктом 8.1, каждая морская эвакуационная система судна должна быть задействована поочередно через промежутки времени, которые следует согласовывать с Администрацией, при условии что каждая система задействуется не реже чем один раз в шесть лет.

8.3 Администрация, одобряющая новые устройства надувных спасательных плотов и устройства надувных спасательных плотов нового типа, согласно правилу 4, может допустить продление периодов между проведением обслуживания при соблюдении следующих условий:

8.3.1 Новое устройство спасательных плотов и устройство спасательных плотов нового типа проверены на соответствие такому же стандарту, как и требуемый процедурой испытания в удлиненные периоды между проведением обслуживания.

8.3.2 Система спасательных плотов должна проверяться на судне квалифицированным лицом в соответствии с пунктом 8.1.1

* См. Рекомендацию по условиям одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов, принятую резолюцией А.761(18) Организации, с поправками.

8.3.3 Обслуживание, проводимое в периоды не более 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 завода-изготовителя. Аварийный ремонт может быть проведен на судне, однако окончательный ремонт должен производиться на одобренной станции обслуживания.

8.5 Администрация, которая разрешает продление сроков обслуживания плотов в соответствии с пунктом 8.3, должна известить Организацию в соответствии с правилом I/5(b).

9 Периодическое обслуживание гидростатических разобщающих устройств

Гидростатические разобщающие устройства, иные чем предназначенные для списания, должны проходить обслуживание:

- .1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, при условии, что в тех случаях, когда это практически неосуществимо, Администрация может продлить этот промежуток времени до 17 месяцев;
- .2 на станции обслуживания, которая компетентна проводить обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал.

10 Маркировка мест хранения

Контейнеры, консоли, стеллажи и другие подобные места хранения спасательных средств должны быть маркированы символами в соответствии с рекомендациями Организации **, указывающими на хранящееся в этом месте устройство и его назначение. Если в одном месте хранится более одного устройства, должно быть также указано их количество.

* См. Рекомендацию по условиям одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов, принятую резолюцией А.761(18) Организации, с поправками.

** См. Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам, принятые резолюцией А.760(18) Организации.

11 Периодическое обслуживание спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой

11.1 Спусковые устройства:

- .1 должны проходить обслуживание через рекомендованные промежутки времени в соответствии с инструкциями по судовому техническому обслуживанию и ремонту согласно требованиям правила 36;
 - .2 должны проходить тщательную проверку не реже, чем через 5 лет;
 - .3 после прохождения тщательной проверки, требуемой подпунктом .2, должны пройти динамическое испытание нагрузкой тормоза лебедки в соответствии с положением пункта 6.1.2.5.2 Кодекса.
- 11.2 Устройство отдачи гаков спасательной шлюпки под нагрузкой должно:

- .1 проходить обслуживание через рекомендованные промежутки времени в соответствии с инструкциями по судовому техническому обслуживанию и ремонту согласно требованиям правила 36;
- .2 проходить тщательную проверку и испытание во время освидетельствований, требуемых правилами 1/7 и 1/8, проводимых надлежащим образом подготовленным персоналом, знающим эту систему;
- .3 испытываться в работе с нагрузкой в 1,1 раза превышающей общую массу спасательной шлюпки с полным комплектом людей и оборудования при тщательном осмотре разоблачающего устройства. Такие осмотры и испытания должны проводиться не реже чем один раз в 5 лет. *

* См. Рекомендацию по испытаниям спасательных средств, принятую Организацией резолюцией А.689(17) с поправками.

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 борту людей. Администрация может разрешить замену спасательных шлюпок спасательными плотами такой же общей вместимости при условии, что в любом случае на каждом борту судна имеется достаточное количество спасательных шлюпок для размещения на них не менее 37,5% общего числа находящихся на борту людей. Надувные или жесткие спасательные плоты должны отвечать требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса и обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна; и
- .2 кроме того, надувные или жесткие спасательные плоты, отвечающие требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25% общего числа находящихся на борту людей. Эти спасательные плоты должны обслуживаться, по меньшей мере, одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями пункта I.1.1 или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям правила 13.5.

1.2 Пассажирские суда, совершающие короткие международные рейсы и отвечающие специальным требованиям к делению на отсеки, предписанным правилом II-1/6.5, должны иметь:

- .1 частично или полностью закрытые спасательные шлюпки, отвечающие требованиям раздела 4.5 или 4.6 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 30% общего числа находящихся на борту людей. Спасательные шлюпки должны, насколько это практически возможно, равномерно распределяться по обоим бортам судна. Кроме того, надувные или жесткие спасательные плоты, отвечающие требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса такой общей вместимости, чтобы, с учетом вместимости спасательных шлюпок, обеспечить размещение общего числа находящихся на борту людей. Спасательные плоты 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 не менее 25% общего числа находящихся на борту 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 установка этих спасательных плотов отвечала требованиям правила 13.5.

1.3 Пассажирские судна, совершающие короткие международные рейсы и не отвечающие специальным требованиям к делению на отсеки, предписанным правилом II-1/6.5, должны иметь спасательные шлюпки и плоты согласно требованиям пункта 1.1.

1.4 Все спасательные шлюпки и плоты, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на борту людьми, должны быть способны спускаться на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превышающего 30 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна.

1.5 Вместо соблюдения требований пунктов 1.1, 1.2 или 1.3, пассажирские судна валовой вместимостью менее 500, если общее число находящихся у них на борту людей менее 200, могут отвечать следующим положениям:

- 1 они должны иметь на каждом борту судна надувные или жесткие спасательные плоты, отвечающие требованиям разделов 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей;
- 2 если спасательные плоты, требуемые пунктом 1.5.1, не установлены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то должно быть предусмотрено дополнительное количество спасательных плотов, с тем чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150% общего числа находящихся на борту людей;
- 3 если дежурная шлюпка, требуемая пунктом 2.2, является также частично или полностью закрытой спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям разделов 4.5 или 4.6 Кодекса, ее вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую пунктом 1.5.1, 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 борту людей;
- 4 в случае, если какая-либо одна спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна, включая те спасательные шлюпки и плоты, которые установлены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт, на уровне одной открытой палубы, должно иметься достаточное количество пригодных к использованию спасательных шлюпок и плотов для размещения общего числа находящихся на борту людей.

1.6 Морская эвакуационная система или системы, отвечающие требованиям раздела 6.2 Кодекса, могут быть заменены эквивалентной вместимостью спасательных плотов и спусковых устройств, требуемых пунктом I.1.1 или 1.2.1.

2 Дежурные шлюпки

2.1 Пассажирские судна 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 отвечает также требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

3 Сбор спасательных плотов на воде

3.1 На пассажирских судах количество спасательных и дежурных шлюпок должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на борту людьми каждая спасательная или дежурная шлюпка производила сбор на воде не более шести спасательных плотов.

3.2 На пассажирских судах, совершающих короткие международные рейсы и отвечающих специальным требованиям к делению на отсеки, предписанным правилом II-1/6.5, количество спасательных и дежурных шлюпок должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на борту людьми каждая спасательная или дежурная шлюпка производила сбор на воде не более девяти спасательных плотов.

Правило 22

Индивидуальные спасательные средства

1 Спасательные круги

1.1 На пассажирском судне должны иметься спасательные круги, отвечающие требованиям правила 7.1 и раздела 2.1 Кодекса, в количестве, не менее указанного в следующей таблице:

Длина судна, м	Минимальное количество спасательных кругов
До 60	От 60 до 120
От 60 до 120	От 120 до 180
От 120 до 180	От 180 до 240
240 и более	240 и более

8 12 18 24 30

1.2 Несмотря на требования правила 7.1 .3, пассажирские суда длиной до 60 м должны иметь не менее шести спасательных кругов, снабженных самозажигающимися огнями.

2 Спасательные жилеты

2.1 В дополнение к спасательным жилетам, требуемым правилом 7.2, каждое пассажирское судно должно иметь спасательные жилеты в количестве не менее 5% общего числа находящихся на борту людей. Эти спасательные жилеты должны храниться на видном месте на палубе или в местах сбора.

2.2 Если спасательные жилеты для пассажиров хранятся в каютах, удаленных от путей прямого сообщения между общественными помещениями и местами сбора, то для таких пассажиров, в соответствии с требованиями правила 7.2.2, дополнительные спасательные жилеты должны храниться либо в общественных помещениях, местах сбора, либо непосредственно по пути движения между ними. Спасательные жилеты должны храниться так, чтобы их распределение и надевание не препятствовали организованному продвижению к местам сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты.

3 Огни спасательных жилетов

3.1 На всех пассажирских судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям пункта 2.2.3 Кодекса.

3.2 На пассажирских судах огни спасательных жилетов до 1 июля 1998 года и не отвечающие полностью пункту 2.2.3 Кодекса могут допускаться Администрациями до тех пор, пока они не будут постепенно заменены или до времени первого периодического освидетельствования после 1 июля 2002 года, смотря по тому, что наступит ранее.

4 Гидрокостюмы и теплозащитные средства

4.1 Для каждой имеющейся на борту всех пассажирских судов спасательной шлюпки должно быть предусмотрено по меньшей мере три гидрокостюма, отвечающих требованиям раздела 2.3 Кодекса, и, кроме того, по теплозащитному средству, отвечающему требованиям раздела 2.5 Кодекса, на каждое расписанное на спасательную шлюпку лицо, не имеющее гидрокостюма. Эти гидрокостюмы и теплозащитные средства могут не предусматриваться:

- .1 для лиц, расписанных на полностью или частично закрытые спасательные шлюпки; либо
- .2 если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых, по мнению Администрации, они не являются необходимыми.

4.2 Положения пункта 4.1.1 применяются также к полностью или частично закрытым спасательным шлюпкам, не отвечающим требованиям раздела 4.5 или 4.6 Кодекса, при условии, что они установлены на судах, построенных до 1 июля 1986 года.

Правило 23

Обеспечение посадки в спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

1 На пассажирских судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки и плоты, должны быть такими, чтобы:

- .1 посадка во все спасательные шлюпки и их спуск могли производиться либо непосредственно с места их установки, либо с палубы посадки, однако не с обоих этих мест;
- .2 посадка на спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты и их спуск могли производиться с места, расположенного вблизи места их установки или места, куда в соответствии с требованиями правила 13.5 спасательный плот перемещается перед спуском.

2 Устройства, обеспечивающие дежурные шлюпки, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск вместе с расписанной на нее командой могли производиться непосредственно с места ее установки. Несмотря на требования пункта 1.1, если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой и если посадка в другие спасательные шлюпки и их спуск производятся с палубы посадки, эти устройства должны, быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск также могли производиться с палубы посадки.

Правило 24

Установка спасательных шлюпок и плотов

Высота установки спасательных шлюпок и плотов на пассажирском судне должна принимать во внимание требования правила 13.1.2, требования к путям эвакуации, изложенные в правиле II-2/28, размер судна и погодные условия, характерные для предполагаемого района эксплуатации. Для спасательных шлюпок и плотов, спускаемых с помощью шлюп-балки или кран-балки, высота оконечности шлюп-балки или кран-балки в положении готовности для посадки, - "насколько это практически возможно, не должна превышать 15 м над

ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

Правило 25 *Места сбора*

Каждое пассажирское судно должно отвечать требованиям правила II и, кроме того, иметь места сбора пассажиров, которые должны:

- .1 находиться вблизи мест посадки и обеспечивать легкий доступ пассажиров к местам посадки, за исключением случаев, когда места сбора и места посадки объединены;
- .2 быть достаточно просторными для сбора пассажиров и проведения инструктажа, из расчета не менее $0,35 \text{ м}^2$ на одного человека.

Правило 26 *Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро*

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам ро-ро. Пассажирские суда ро-ро, построенные:

- .1 1 июля 1998 года и после этой даты, должны отвечать требованиям пунктов 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 и 5.
- .2 1 июля 1986 года и после этой даты и до 1 июля 1998 года, должны отвечать требованиям пункта 5 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 года и требованиям пунктов 2.3, 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.

2 Спасательные плоты

2.1 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро должны обслуживаться с помощью морских эвакуационных систем, отвечающих требованиям раздела 6.2 Кодекса, или спусковых устройств, отвечающих требованиям пункта 6.1.5 Кодекса, равномерно распределенных на каждом борту судна.

2.2 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть снабжен средствами, обеспечивающими его свободное всплытие, отвечающими требованиям правила 24.

2.3 На каждом спасательном плоту на пассажирских судах ро-ро должна быть оборудована посадочная площадка, отвечающая требованиям пункта 4.2.4.1 или пункта 4.3.4.1 Кодекса, соответственно.

2.4 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть либо автоматически самовосстанавливающимся, либо двусторонним с тентом спасательным плотом, который был бы устойчивым на волнении и может безопасно эксплуатироваться, независимо от того, какой стороной вверх он плавает. В качестве альтернативы, на судне должны иметься автоматически самовосстанавливающиеся или двусторонние с тентом спасательные плоты в дополнение к его обычному комплекту спасательных плотов, такой общей вместимостью, чтобы разместить, по меньшей мере, 50% людей, не обеспеченных спасательными шлюпками. Эта дополнительная вместимость спасательных плотов должна определяться на основе разности между общим количеством людей на судне и людей, обеспеченных спасательными шлюпками. Каждый такой спасательный плот должен быть одобрен Администрацией, с учетом рекомендаций, принятых Организацией. *

3 Скоростные дежурные шлюпки

3.1 По меньшей мере одна из дежурных шлюпок на пассажирском судне ро-ро должна быть скоростной дежурной шлюпкой, одобренной Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией. **

3.2 Каждая скоростная дежурная шлюпка должна обслуживаться подходящим спусковым устройством, одобренным Администрацией. При одобрении таких спусковых устройств Администрация должна учитывать, что скоростная дежурная шлюпка предназначена для спуска и подъема даже при неблагоприятных условиях погоды, а также должна учитывать рекомендации, принятые Организацией. **

3.3 Не менее двух команд каждой скоростной дежурной шлюпки должны быть подготовлены и регулярно проходить учения с учетом Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДМНВ) и рекомендации, принятых Организацией ***, включая все аспекты спасения, обращения со шлюпкой, маневрирования и управления этими шлюпками в различных условиях и ситуациях и возвращение их в прямое положение после опрокидывания.

- * См. Требования к автоматически самовосстанавливающимся или двусторонним с тентом спасательным плотам, подлежащим разработке Организацией.
- ** См. рекомендации, подлежащие разработке Организацией.
- *** См. Рекомендацию по требованиям к подготовке команд скоростных , дежурных шлюпок, принятую резолюцией А.771(18) Организации и раздел А-VI/2, таблицу А-VI/2-2 "Спецификация минимальных требований к компетентности по скоростным дежурным шлюпкам" Кодекса по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты (ПДМНВ).

3.4 В случае, когда устройство или размеры пассажирского судна ро-ро, построенного до 1 июля 1997 года, являются таковыми, что препятствуют установке скоростной дежурной шлюпки, требуемой пунктом 3.1, скоростная дежурная шлюпка может быть установлена вместо существующей спасательной шлюпки, используемой в качестве дежурной шлюпки, или, если суда построены до 1 июля 1986 года, шлюпок для использования в случае аварии, при условии, что выполнены все нижеперечисленные условия:

- .1 установленная скоростная дежурная шлюпка обслуживается с помощью спусковых устройств в соответствии с положениями пункта 3.2;
- .2 уменьшение вместимости спасательной шлюпки, вызванное вышеуказанной заменой, компенсируется установкой спасательных плотов, способных вместить, по меньшей мере, такое же число людей, какое могло быть размещено в замененной спасательной шлюпке;
- .3 такие спасательные плоты обслуживаются существующими спусковыми устройствами или морскими эвакуационными системами.

4 Средства спасания

4.1 Каждое пассажирское судно ро-ро должно быть оборудовано эффективными средствами для быстрого подъема спасаемых из воды и передачи спасенных людей со спасательных единиц или спасательных шлюпок или плотов на судно.

4.2 Средства передачи спасенных людей на судно могут быть частью морской эвакуационной системы или могут быть частью системы, предназначенной для целей спасания.

4.3 Если скат морской эвакуационной системы предполагается использовать в качестве средства передачи спасенных людей на палубу судна, он должен быть оборудован поручнями или трапами для помощи при подъеме по скату.

5 Спасательные жилеты

5.1 Несмотря на требования правил 7.2 и 22.2, достаточное количество спасательных жилетов должно храниться вблизи мест сбора, с тем чтобы пассажирам не приходилось возвращаться в каюты за своими спасательными жилетами.

5.2 На пассажирских судах ро-ро каждый спасательный жилет должен иметь огонь, отвечающий требованиям пункта 2.2.3 Кодекса.

Правило 27

Информация о пассажирах

1 Количество всех лиц на борту пассажирских судов должно быть известно до отхода судна.

2 Данные о лицах, заявивших о том, что они нуждаются в специальной заботе или помощи в аварийных ситуациях, должны быть учтены и направляться капитану до отхода судна.

3 Кроме того, не позднее чем с 1 января 1999 года, для целей поиска и спасания, должны учитываться 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 легко доступной для служб поиска и спасания, если в ней возникает необходимость.

5 Администрации могут освободить пассажирские суда от выполнения требований пункта 3, если ввиду условий рейсов по расписанию таких судов, подготовка таких сведений является практически невозможной.

Правило 28

Места для посадки вертолета и приема на его борт людей

1 На всех пассажирских судах ро-ро должно быть предусмотрено место для приема людей на борт вертолета, одобренное Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией. *

2 Пассажирские суда длиной 130 м и более, построенные 1 июля 1999 года и после этой даты, должны быть оборудованы место для посадки вертолета, одобренным Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией. **

- См. Наставление для торговых судов по поиску и спасанию, принятое Организацией резолюцией А.229(VII) с поправками.
- ** См. рекомендации, подлежащие одобрению Организацией.

Правило 29

Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам. Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям данного правила не позднее даты первого периодического освидетельствования 1; после 1 июля 1999 года.

2 На всех пассажирских судах на ходовом мостике должна быть предусмотрена система, способствующая принятию решений по управлению в чрезвычайных ситуациях.

3 Система, как минимум, должна состоять из отпечатанного на бумаге плана или планов* действий в чрезвычайных ситуациях. Все чрезвычайные ситуации, которые можно предвидеть, должны быть отражены в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, но не ограничиваясь этим, включая следующие основные группы чрезвычайных ситуаций:

- .1 пожар;
- .2 повреждение судна;
- .3 загрязнение;
- .4 незаконные действия, представляющие угрозу безопасности судна и личной безопасности его пассажиров и экипажа;
- .5 несчастные случаи с людьми;
- .6 случаи, связанные с грузом; и
- .7 помощь в чрезвычайных ситуациях другим судам.

4 Процедуры действий в чрезвычайных ситуациях, установленные в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, должны способствовать принятию решений капитанами при руководстве любыми сочетаниями чрезвычайных ситуаций.

* См. главу 8 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и Руководство по структуре объединенной системы для судовых планов действий в чрезвычайных ситуациях (подлежит завершению в 1996 г.).

5 План или планы действий в чрезвычайных ситуациях должны иметь единообразную структуру и быть просты в использовании. Там, где это применимо, для целей борьбы за живучесть должны использоваться фактические условия загрузки, рассчитанные для устойчивости пассажирского судна на рейс.

6 Помимо отпечатанных плана или планов действий в чрезвычайных ситуациях Администрация может также допустить использование компьютеризированной системы, способствующей принятию решений, установленной на ходовом мостике, которая обеспечивает всей информацией содержащейся в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, процедурах, перечнях контрольных проверок и т.д., и которая способна представить перечень рекомендуемых действий, подлежащих выполнению в предсказуемых чрезвычайных ситуациях.

Правило 30

Учения

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 19.4.2. Пассажирам настоятельно рекомендуется присутствовать на таких учениях.

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 более полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих требованиям раздела 4.6 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей; и
- .2 кроме того, один надувной или жесткий спасательный плот, или большее их количество, отвечающие требованиям разделов 4.2 или 4.3 Кодекса, размещенные так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, имеющие достаточную общую вместимость для размещения общего числа находящихся на борту людей. Если же спасательный плот или плоты не установлены в таком месте, которое обеспечивает их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов должна быть достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей.

1.2 Вместо соблюдения требований пункта 1.1, грузовые суда могут иметь:

- .1 одну или более спасательных шлюпок, отвечающих требованиям раздела 4.7 Кодекса, которые могут быть спущены методом свободного падения с кормы судна, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей; и
- .2 кроме того, на каждом борту судна один или более надувных или жестких спасательных плотов, отвечающих требованиям разделов 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей. По меньшей мере, на одном борту 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 газовозов, могут отвечать следующим положениям:

- .1 они должны иметь на каждом борту судна один или более надувных или жестких спасательных плотов, отвечающих требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей;
- .2 если спасательные плоты, требуемые пунктом 1.3.1, не могут быть легко перемещены с борта на борт на уровне одной открытой палубы судна, то должно быть предусмотрено дополнительное количество спасательных плотов, с тем чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150% общего числа находящихся на борту людей;
- .3 если дежурная шлюпка, требуемая пунктом 2, является также полностью закрытой спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям раздела 4.6 Кодекса, 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 борту людей;
- .4 в случае, если какая-либо одна спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна должно иметься достаточное количество пригодных к использованию спасательных шлюпок и плотов, включая те из них, которые установлены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, для размещения общего числа находящихся на борту людей.

1.4 Грузовые суда, на которых расстояние по горизонтали от оконечностей судна до ближайшего конца самой близкорасположенной спасательной шлюпки или плота более 100 м, должны в дополнение к спасательным плотам, требуемым пунктами 1.1.2 и 1.2.2, иметь спасательный плот, установленный как можно дальше в нос или в корму, или один спасательный плот, установленный как можно дальше в нос, а другой - как можно дальше в корму, насколько это практически возможно и осуществимо. Такой спасательный плот или плоты могут быть надежно

закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную, и нет необходимости, чтобы они были такого типа, который может спускаться с помощью одобренного спускового устройства.

1.5 Все спасательные шлюпки и плоты, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на борту людьми, за исключением спасательных шлюпок и плотов, упомянутых в правиле 16.1.1, должны иметь возможность спуска на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превышающего 10 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна.

1.6 Танкеры-химовозы и газовозы, перевозящие грузы, которые выделяют токсичные пары или газы *, должны вместо полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих требованиям раздела 4.6 Кодекса, иметь спасательные шлюпки с автономной системой воздуходобывания, отвечающие требованиям раздела 4.8 Кодекса.

* Имеются в виду вещества, требующие в соответствии с главой 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ), принятого резолюцией MSC.4(48) Комитета по безопасности на море, и главой 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (МКГ), принятого резолюцией MSC.5(48) Комитета по безопасности на море, защиты дыхательных путей в аварийных случаях.

1.7 Нефтяные танкеры, танкеры-химовозы и газовозы, перевозящие грузы с температурой вспышки не выше 60°C (при испытании в закрытом тигле), должны вместо полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих требованиям раздела 4.6 Кодекса, иметь огнезащищенные спасательные шлюпки, отвечающие требованиям раздела 4.9 Кодекса.

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 при условии, что она отвечает также требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

3 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, имеющих общую вместимость, достаточную для размещения общего числа находящихся на борту людей. Спасательный плот или плоты должны быть оборудованы найтовыми или равноценными им средствами крепления, обеспечивающими автоматическое разобщение спасательного плота с тонущим судном;
2. если расстояние по горизонтали от оконечностей судна до ближайшего конца самой близкорасположенной спасательной шлюпки или спасательного плота более 100 м, то в дополнение к спасательным плотам, требуемым пунктом 3.1, спасательный плот, установленный как можно дальше в нос или в корму, или один спасательный плот, установленный как можно дальше в нос, а другой - как можно дальше в корму, насколько это практически возможно и осуществимо. Несмотря на требования пункта 3.1, такой спасательный плот или плоты могут быть надежно закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную.

Правило 32

Индивидуальные спасательные средства

1 Спасательные круги

1.1 На грузовых судах должны иметься спасательные круги, отвечающие требованиям правила 7.1 и раздела 2.1 Кодекса, в количестве, не менее указанного в следующей таблице:

Длина судна, м	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, требуемых правилом 7.1.3, должны работать от электрической батареи.

2 Огни спасательных жилетов

2.1 Данный пункт применяется ко всем грузовым судам.

2.2 На грузовых судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям пункта 2.2.3 Кодекса.

2.3 На грузовых судах огни спасательных жилетов до 1 июля 1998 года и не отвечающие полностью пункту 2.2.3 Кодекса могут допускаться Администрациями до тех пор, пока они не будут постепенно заменены или до времени первого периодического освидетельствования после 1 июля 2001 года, смотря по тому, что наступит ранее.

3 Гидрокостюмы и теплозащитные средства

3.1 Данный пункт применяется ко всем грузовым судам.

3.2 Для каждой имеющейся на борту грузового судна спасательной шлюпки должно быть предусмотрено, по меньшей мере, три гидрокостюма, отвечающих требованиям раздела 2.3 Кодекса или, если Администрация сочтет это необходимым и практически возможным, по одному гидрокостюму, отвечающему требованиям раздела 2.3 Кодекса, на каждое находящееся на борту судна лицо; однако, в дополнение к теплозащитным средствам, требуемым пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 и 5.1.2.2.13 Кодекса, на судне должны иметься теплозащитные средства, отвечающие требованиям раздела 2.5 Кодекса, для лиц, не имеющих гидрокостюмов. Нет необходимости требовать наличия этих гидрокостюмов и теплозащитных средств, если судно:

- .1 на каждом борту имеет полностью закрытые спасательные шлюпки общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей; или
- .2 имеет полностью закрытые спасательные шлюпки, которые могут быть спущены методом свободного падения с кормы судна, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей, посадка в которые и спуск которых производятся непосредственно с места их установки, и, кроме того, на каждом борту спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей; или
- .3 постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых, по мнению Администрации, гидрокостюмы не являются необходимыми.

3.3 На грузовых судах, отвечающих требованиям правила 31.1.3, должно, быть предусмотрено по одному гидрокостюму, отвечающему требованиям раздела 2.3 Кодекса, на каждое находящееся на борту лицо, за исключением случаев, когда судно:

- .1 имеет спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты; или
- .2 имеет спасательные плоты, обслуживаемые равноценными одобренными устройствами, которые могут быть использованы на обоих бортах судна и которые позволяют производить посадку людей без прыжка в воду; или
- .3 постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых, по мнению Администрации, гидрокостюмы не являются необходимыми.

3.4 Гидрокостюмы, требуемые настоящим правилом, могут учитываться при выполнении требований правила 7.3.

3.5 Нет необходимости, чтобы полностью закрытые спасательные шлюпки, упомянутые в пунктах 3.2.1 и 3.2.2, на грузовых судах, построенных до 1 июля 1986 года, отвечали требованиям раздела 4.6 Кодекса.

Правило 33

Обеспечение посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска

1 На грузовых судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки и плоты, должны быть такими, чтобы посадка в спасательные шлюпки и их спуск могли производиться непосредственно с места их установки, а посадка на спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты и их спуск - с места, расположенного вблизи места их установки или места, куда в соответствии с требованиями правила 13.5 спасательный плот перемещен перед спуском.

2 На грузовых судах валовой вместимостью 20000 и более должна иметься возможность спуска спасательных шлюпок с использованием, в необходимых случаях, фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 уз, на тихой воде.

Раздел IV - ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ И УСТРОЙСТВАМ

Правило 34

Все спасательные средства и устройства должны удовлетворять применимым требованиям Кодекса, с 1 июля 1998 года

Раздел V – РАЗНОЕ

Правило 35

Наставление по оставлению судна и судовые пособия по подготовке

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 Наставление по оставлению судна, отвечающее требованиям пункта 3, должно иметься в каждой столовой команды и комнате отдыха, или в каждой каюте команды.

3 Наставление по оставлению судна, которое может состоять из нескольких буклетов, должно содержать изложенные в легкодоступной форме инструкции и информацию, включая, где это возможно, иллюстрации имеющихся на судне спасательных средств и наилучших способов сохранения жизни. Вместо наставления любая часть такой информации может быть представлена с помощью аудио- и видеосредств. Подробно должно быть отражено следующее:

- .1 надевание спасательных жилетов, гидрокостюмов и штормовых костюмов - в зависимости от случая;
- .2 сбор на назначенных местах сбора;
- .3 посадка в спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки, их спуск и отход от борта судна, включая, где применимо, использование морских эвакуационных систем;
- .4 метод спуска изнутри спасательных шлюпок и плотов;
- .5 разобшение шлюпок со спусковыми устройствами;
- .6 методы и использование средств защиты в районах спуска, при необходимости;
- .7 освещение районов спуска;
- .8 использование всех средств выживания;
- .9 использование всех средств обнаружения;
- .10 с помощью иллюстраций, использование радиоборудования для спасательных средств;
- .11 использование плавучих якорей;
- .12 использование двигателя и относящихся к нему устройств;
- .13 подъем спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок, включая их установку на место и крепление;
- .14 опасность переохлаждения, перегрева и необходимость иметь теплую одежду;
- .15 наиболее рациональное использование возможностей спасательных шлюпок и плотов в целях сохранения жизни;
- .16 методы спасания, включая использование спасательного оборудования вертолетов (стропов, корзин, носилок), спасательных беседок а также береговых спасательных средств и судовых линейметательных устройств;
- .17 все другие действия, указанные в расписании по тревогам и в инструкциях на случай аварий;
- .18 инструкции по аварийному ремонту спасательных средств.

4 Каждое судно, оборудованное морской эвакуационной системой, должно иметь судовые пособия по подготовке по использованию системы.

Правило 36

Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне

Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне должны быть составлены в легкодоступной форме, иметь, где это возможно, иллюстрации и содержать, в зависимости от случая, следующие положения по каждому виду спасательных средств:

- .1 перечень контрольных проверок для проведения проверок, требуемых правилам 20.7;
- .2 инструкции по техническому обслуживанию и ремонту;
- .3 график проведения периодического технического обслуживания;
- .4 схему с указанием точек смазки и рекомендуемых смазочных масел;
- .5 перечень заменяемых частей;
- .6 перечень источников запасных частей;
- .7 журнал для регистрации проводимых на судне проверок и технического обслуживания и ремонта.

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 иметься процедуры по розыску и спасанию пассажиров, оставшихся в своих блок-каютах.

3 Расписание по тревогам должно содержать обязанности, предписанные различным членам экипажа, включая:

- .1 закрытие водонепроницаемых дверей, противопожарных дверей, клапанов, шпигатов, иллюминаторов, световых люков и других подобных отверстий на судне;
- .2 пополнение снабжения в спасательных шлюпках, плотках и других спасательных средств;
- .3 подготовку и спуск на воду спасательных шлюпок и плотов;
- .4 общую подготовку других спасательных средств;
- .5 сбор пассажиров;
- .6 использование средств связи;
- .7 комплектование аварийных партий по борьбе с пожаром;
- .8 специальные обязанности, связанные с использованием противопожарного оборудования и систем.

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

5 В расписании по тревогам должны быть указаны заместители ответственных лиц, которые могут оказаться недееспособными, учитывая при этом, что различные аварийные ситуации могут потребовать действий различного характера.

6 В расписании по тревогам должны быть расписаны обязанности членов экипажа по отношению к пассажирам в случае аварии. Эти обязанности должны включать:

- .1 предупреждение пассажиров;
- .2 наблюдение за тем, чтобы пассажиры были надлежащим образом одеты, чтобы на них были правильно надеты спасательные жилеты;
- .3 сбор пассажиров на местах сбора;
- .4 обеспечение порядка в коридорах и на трапах, общее управление движением пассажиров;
- .5 обеспечение подачи запаса одеял в спасательные шлюпки и плоты.

7 Расписание по тревогам должно быть составлено до выхода судна в море. Если после его составления происходят какие-либо изменения в составе экипажа, требующие внесения изменений в расписание по тревогам, капитан должен либо откорректировать имеющееся расписание по тревогам, либо составить новое расписание.

8 Форма расписания по тревогам для пассажирских судов должна быть одобренного типа.

ГЛАВА IV РАДИОСВЯЗЬ

ЧАСТЬ А-ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1 Применение
- 2 Термины и определения
- 3 Изъятия
- 4 Функциональные требования

ЧАСТЬ В - ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ

- 5 Обеспечение радиослужб ЧАСТЬ С-ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ
- 6 Радиоустановки

7	Радиооборудование - Общие положения
8	Радиооборудование - Морской район А 1
9	Радиооборудование - Морские районы А1 и А2
10	Радиооборудование - Морские районы А1, А2 и А3
11	Радиооборудование - Морские районы А1, А2, А3 и А4
12	Вахты
13	Источники энергии
14	Эксплуатационные требования
15	Требования к техническому обслуживанию и ремонту
16	Радиоспециалисты
17	Документирование

ГЛАВА IV-РАДИОСВЯЗЬ ЧАСТЬ А-ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

1 Настоящая глава применяется ко всем судам, к которым применяются настоящие правила, и к грузовым судам валовой вместимостью 300 рег.т и более.

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*.

3 Для целей настоящей главы:

- .1 выражение "суда, построенные" означает "суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки";
- .2 выражение "подобная стадия постройки" означает стадию, на которой:
 - .2.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
 - .2.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1 процент расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

4 Каждое судно должно удовлетворять требованиям правил IV/7.1.4 (НА-ВТЕКС) и 7.1.6 (спутниковый АРБ) не позднее 1 августа 1993 года.

5 С учетом положений пункта 4 Администрация должна обеспечить, чтобы каждое судно, построенное до 1 февраля 1995 года:

- .1 в течение периода между 1 февраля 1992 года и 1 февраля 1999 года:
 - .1.1 или удовлетворяло всем применимым требованиям настоящей главы; или
 - .1.2 удовлетворяло всем применимым требованиям главы IV Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, действующим до 1 февраля 1992 года; ; однако, для пассажирских судов, независимо от размеров, не должно выдаваться никаких изъятий из требований правила IV/3 упомянутой Конвенции.
- .2 после 1 февраля 1999 года удовлетворяло всем применимым требованиям настоящей главы.

6 Каждое судно, построенное 1 февраля 1995 года или после этой даты, должно удовлетворять всем применимым требованиям настоящей главы.

7 Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 года, должны, соответственно, удовлетворять требованиям правил 6.4, 6.5, 6.6 и 7.5 не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

8 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 другой станцией или группой станций и передавать информацию, 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 года;
 - 7 "Международная служба НАВТЕКС" означает координированную передачу и автоматический прием на частоте 518 кГц информации по безопасности на море с помощью узкополосной буквопечатающей телеграфии с использованием английского языка *;
 - 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 **;
 - 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 **;
 - 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.

2 Все другие термины и сокращения, которые используются в настоящей главе и которые определены в Регламенте радиосвязи, должны иметь те же значения, как определено в упомянутом выше Регламенте.

* См. Наставление по НАВТЕКС, одобренное Организацией.

** См. Рекомендацию по обеспечению радиослужб для глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, принятую Организацией резолюцией А. 704(17).

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 IV/7 - 11 при условии, что:

- .1 такие суда отвечают функциональным требованиям правила IV/4; и
- .2 Администрация учла, какое влияние такие изъятия могут оказать на общую эффективность службы в отношении безопасности всех судов.

2 Изъятия может быть предоставлено в соответствии с пунктом 1 только:

- .1 если условия, затрагивающие безопасность, делают нецелесообразным или излишним полное применение правил IV/7 - 11;
- .2 в исключительных случаях на один рейс за пределами морского района или морских районов, для которых оборудовано судно; или
- .3 до 1 февраля 1999 года, если судно будет постоянно выведено из эксплуатации в течение двух лет после даты, предписанной правилом IV/1 для применения требования настоящей главы.

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 IV/8.1.1 и 10.1.4.3, передача оповещений о бедствии в направлении судно - берег по крайней мере двумя отдельными и независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи;
- .2 прием оповещений о бедствии в направлении берег - судно;
- .3 передача и прием оповещений о бедствии в направлении судно - судно;
- .4 передача и прием сообщений для координации поиска и спасания;
- .5 передача и прием сообщений на месте бедствия;
- .6 передача и в соответствии с требованиями правила V/12(g) и (h) прием сигналов для определения местонахождения *; .7 передача и прием** информации по безопасности на море;
- .8 передача и прием радиосообщений общего назначения на или от береговых систем радиосвязи или сетей связи, с учетом правила IV/15.8; и
- .9 передача и прием сообщений "мостик - мостик".

ЧАСТЬ В-ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ***

- * См. резолюцию А.614 (15) о наличии на судах РЛС, работающей в полосе частот 9300-9500 МГц, принятую Организацией.
- ** Следует отметить, что суда могут иметь необходимость приема определенной информации по безопасности на море, когда они находятся в порту.
- *** 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:

- .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.

- * См. Рекомендацию по обеспечению радиослужб для глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, принятую Организацией резолюцией А.704(17).

ЧАСТЬ С-ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ

Правило 6 Радиоустановки

1 Каждое судно должно иметь радиоустановки, обеспечивающие выполнение во время предполагаемого рейса функциональных требований, предписанных правилом IV/4, и, если не предоставлено изъятие в соответствии с правилом IV/3, требований правила IV/7, а также в зависимости от морского района или районов, требований правил либо IV/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 панель бедствия должна устанавливаться в месте, откуда обычно управляется судно. На этой панели должна находиться либо одна единственная кнопка, при нажатии которой подается оповещение о бедствии с использованием всех радиоустановок, требуемых на судне для этой цели, либо по одной кнопке для каждой отдельной установки. На панели должно указываться ясно и визуальным образом, что кнопка или кнопки приведены в действие. Должны быть предусмотрены средства для предотвращения непреднамеренного приведения в действие кнопки или кнопок. Если спутниковый АРБ используется в качестве второго средства подачи оповещения о бедствии и он не приводится в действие дистанционно, допускается иметь дополнительный АРБ, установленный в ходовой рубке рядом с местом, с которого обычно управляется судно.

5 На пассажирских судах информация о местоположении судна должна непрерывно и автоматически поступать ко всему соответствующему оборудованию радиосвязи для включения в первоначальное оповещение о бедствии при приведении в действие кнопки или кнопок на панели бедствия.

6 На пассажирских судах панель оповещения о бедствии должна быть установлена в месте, с которого обычно управляется судно. На этой панели должны быть предусмотрены визуальная и звуковая индикация приема оповещения о бедствии, полученных на судне, и также должно указываться, через какую радиослужбу были получены оповещения о бедствии.

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 запуск передачи оповещений о бедствии на канале 70 с места, откуда обычно управляется судно *; и
 - .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 канале 70 УКВ, которая может быть выполнена в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется подпунктом .1.1;
- .3 радиолокационный ответчик, обеспечивающий работу в диапазоне 9 ГГц, который:
 - .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 (РГВ) ИНМАРСАТ, если судно совершает рейсы в любом районе, охватываемом ИНМАРСАТ, но там, где не обеспечена международная служба НАВТЕКС. Однако суда, совершающие рейсы исключительно в районы, где обеспечивается передача информации по безопасности на море с помощью КВ буквопечатающей телеграфии, и имеющие оборудование, обеспечивающее прием такой информации, могут быть изъяты из этого требования **;
- .6 с учетом правила IV/8.3 спутниковой аварийный радиобуй - указатель местоположения (спутниковый АРБ), который должен:
 - .6.1 обеспечивать передачу оповещений о бедствии либо через систему спутников на околополярных орбитах, работающих в диапазоне 406 МГц, либо, если судно совершает рейсы только в районе, охватываемом ИНМАРСАТ, - через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ, работающих в диапазоне 1,6 ГГц ***;
 - .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.

2 До 1 февраля 1999 года или до такой другой даты, которая может быть определена Комитетом по безопасности на море, каждое судно должно дополнительно иметь радиоустановку, состоящую из приемника, обеспечивающего наблюдение на радиотелефонной частоте бедствия 2182 кГц.

3 До 1 февраля 1999 года каждое судно должно, если оно не совершает рейсы только в морском районе А 1, иметь устройство для передачи радиотелефонного сигнала тревоги на частоте 2182 кГц.

4 Администрация может изъять из требований, предписанных пунктами 2 и 3, суда, построенные 1 февраля 1997 года или после этой даты.

5 На каждом пассажирском судне, в месте, откуда обычно управляется судно, должны быть предусмотрены средства для двусторонней радиосвязи на месте действия для целей поиска и спасания, использующие авиационные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц.

* Определенные суда могут быть изъяты из этого требования (см. правило IV/9.4).

** См. Рекомендацию по передаче информации по безопасности на море (резолюция А.705U7) Ассамблеи).

*** При условии наличия соответствующего приемного и процессорного наземного оборудования для каждого района океана, охватываемого спутниками ИНМАРСАТ.

Правило 8

Радиооборудование - Морской район А1

1 В дополнение к требованиям правила IV/7 каждое судно, совершающее рейсы исключительно в морском районе А1 должно иметь радиоустановку, обеспечивающую запуск передачи оповещений о бедствии в направлении судно - берег с места, откуда обычно управляется судно, либо:

- .1 на УКВ с использованием ЦИВ; это требование может быть выполнено с помощью АРБ, предписанного пунктом 3, посредством установки АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или
- .2 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом IV/7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или
- .3 если судно совершает рейсы в районе, охватываемом береговыми ПВ станциями с ЦИВ, на ЛВ с использованием ЦИВ; или
- .4 на КВ с использованием ЦИВ; или
- .5 через систему геостационарных спутников И НМАРСАТ; это требование может быть выполнено с помощью:
 - .5.1 судовой земной станции* ИНМАРСАТ; или
 - .5.2 спутникового АРБ, требуемого правилом IV/7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно.

2 УКВ радиоустановка, требуемая правилом IV/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 IV/7.1.6, АРБ, который должен:

* Это требование может быть удовлетворено с помощью судовых земных станций ИНМАРСАТ, обеспечивающих двустороннюю связь, таких как судовые земные станции Стандарта-А или Стандарта-С. Если не указано иное, эта сноска применяется ко всем требованиям к судовой земной станции ИНМАРСАТ, предписанным настоящей главой.

- .1 обеспечивать передачу оповещений о бедствии с использованием ЦИВ на канале 70 УКВ и определение местонахождения с помощью радиолокационного ответчика, работающего в диапазоне 9 ГГц;
- .2 быть установлен в 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 IV/7 каждое судно, совершающее рейсы за пределами морского района А1, но остающееся в пределах морского района А2, должно иметь:

- .1 ПВ радиостановку, 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 радиостановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в радиостановку, которая требуется подпунктом . 1.1; и
- .3 средства, обеспечивающие запуск передачи оповещений о бедствии в направлении судно - берег с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ; либо:
 - .3.1 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом IV/7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или
 - .3.2 на КВ с использованием ЦИВ; или
 - .3.3 через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ; это требование может быть выполнено с помощью:
 - .3.3.1 оборудования, указанного в пункте 3.2; или
 - .3.3.2 спутникового АРБ, требуемого правилом IV/7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно.

2 Должна иметься возможность обеспечивать запуск передачи оповещений о бедствии с помощью радиостановок, 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 радиостановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 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 ИНМАРСАТ.

4 Администрации могут изъять из требований правил IV/7.1.1.1 и 7.1.2 суда, построенные до 1 февраля 1997 года, совершающие рейсы исключительно в пределах морского района А2, при условии, что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 10

Радиооборудование - Морские районы А1, А2 и А3

1 В дополнение к требованиям правила IV/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 ИНМАРСАТ, обеспечивающую:
 - .1.1 передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности с использованием буквопечатающей телеграфии;
 - .1.2 запуск передачи 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 запуск передачи оповещений о бедствии в направлении судно - берег с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ; 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 IV/7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или
 - 4.2 на КВ с использованием ЦИВ; или
 - 4.3 через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ с помощью дополнительной судовой земной станции или спутникового АРБ, требуемого правилом IV/7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно.

2 В дополнение к требованиям правила IV/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 - 27500 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 запуск передачи 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 IV/7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или
 - 3.2 через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ; это требование может быть выполнено с помощью:
 - 3.2.1 судовой земной станции ИНМАРСАТ; или
 - 3.2.2 спутникового АРБ, требуемого правилом IV/7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту 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 запуска передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в подпунктах 1.1, 1.2, 1.4,2.1 и 2.3, с места, откуда обычно управляется судно.

4 Администрация может изъять из требований правил IV/7.1.1.1 и 7.1.2 суда, построенные до 1 февраля 1997 года и совершающие рейсы исключительно в пределах морских районов А2 и А3, при условии, что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно

осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 11

Радиооборудование - Морские районы А1, А2, А3 и А4

1 В дополнение к требованиям правила IV/7 суда, совершающие рейсы во всех морских районах, должны иметь радиоустановки и оборудование, требуемые правилом IV/10.2, за исключением того, что оборудование, требуемое правилом IV/10.2.3.2, не может быть принято как альтернатива оборудованию, требуемому правилом IV/10.2.3.1, которое всегда должно иметься на судах. Кроме того, суда, совершающие рейсы во всех морских районах, должны отвечать требованиям правила IV/10.3.

2 Администрация может изъять из требований правил IV/7.1.1.1 и 7.1.2 суда, построенные до 1 февраля 1997 года и совершающие рейсы исключительно в пределах морских районов А2, А3 и А4, при условии, что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 12

Вахты

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

- .1 на канале 70 УКВ ЦИВ, если судно оборудовано УКВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила IV/7.1.2;
- .2 на частоте бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц, если судно оборудовано ПВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила JV/9.1.2 или 10.1.3;
- .3 на частотах бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц и 8414,5 кГц, а также, в зависимости от времени суток и географического положения судна, на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ: 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12577 кГц или 16804,5 кГц, если судно оборудовано ПВ/КВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правил IV/10.2.2 или 11.1. Это наблюдение может вестись с помощью сканирующего приемника;
- .4 за оповещениями о бедствии в направлении берег - судно через ИСЗ, если судно оборудовано судовой земной станцией ИНМАРСАТ в соответствии с правилом IV/10.1.1.

2 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись радионаблюдение за передачами информации по безопасности на море на соответствующей частоте или частотах, на которых такая информация передается, для района, в котором находится судно.

3 До 1 февраля 1999 года или до такой другой даты, которая может быть определена Комитетом по безопасности на море, на каждом судне, находящемся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

4 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 и оборудованном приемником, обеспечивающим наблюдение на радиотелефонной частоте бедствия 2182 кГц, должно вестись непрерывное наблюдение на этой частоте. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

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 IV/7.1.1, и в зависимости от морского района или морских районов, для которых оборудовано судно, либо ПВ радиоустановки, требуемой правилом IV/9.1.1, либо ПВ/КВ радиоустановки, требуемой правилами IV/10.2.1 или 11.1, либо судовой земной станции ИНМАРСАТ, требуемой правилом IV/10.1.1, а также любой из дополнительных нагрузок, упомянутых в пунктах 4,5 и 8, в течение по крайней мере:

- .1 одного часа на судах, имеющих аварийный источник электроэнергии, если такой источник энергии полностью отвечает всем соответствующим положениям правила II-1/42 или 43, включая обеспечение электроэнергией радиоустановок; и
- .2 шести часов на судах, не имеющих аварийного источника электроэнергии, полностью отвечающего всем соответствующим положениям правила II-1/42 или 43, включая обеспечение энергией радиоустановок".

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

3 Резервный источник или источник 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 пунктах 2.1 и 2.2 УКВ радиоустановки и:

- .1 всех других радиоустановок, которые могут быть одновременно подключены к резервному источнику или источникам энергии; или
- .2 той из других радиоустановок, которая будет потреблять наибольшую мощность, если только одна из других радиоустановок может быть подключена к резервному источнику или источникам энергии одновременно с УКВ радиоустановкой.

5 Резервный источник или источники энергии могут быть использованы для питания электрического освещения, требуемого правилом IV/6.2.4.

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

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

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, то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие постоянную подачу такой информации в случае аварии главного или аварийного судового источника электроэнергии.

* Для руководства рекомендуется следующая формула определения электрической нагрузки резервного источника энергии для каждой радиоустановки, требуемой в условиях бедствия: $1/2$ силы тока, потребляемого для передачи, + сила тока, потребляемого для приема, + сила тока, потребляемого любыми дополнительными нагрузками.

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

Правило 14

Эксплуатационные требования

1 Все оборудование, к которому применяется настоящая глава, должно быть одобренного Администрацией типа. С

учетом пункта 2 такое оборудование должно отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже тех которые приняты Организацией *.

2 Оборудование, установленное до сроков применения, предписанных правилом IV/1, может быть изъято по усмотрению Администрации из полного соответствия относящимся к нему эксплуатационным требованиям при условии, что это оборудование совместимо с оборудованием, отвечающим эксплуатационным требованиям, учитывая должным образом критерии, которые организация может принять в связи с такими требованиями.

* См. следующие эксплуатационные требования, принятые Организацией указанными резолюциями:

- .1 К узкополосному телеграфному оборудованию с прямым буквопечатанием для приема навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации для судов (резолюция А.525(13) Ассамблеи).
- .2 Общие требования к судовому радиооборудованию, составляющему часть глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности и для судовых электронных навигационных средств (резолюция А.694(17) Ассамблеи).
- .3 К судовым земным станциям, обеспечивающим двустороннюю связь (резолюция А.698(17) Ассамблеи).
- .4 К судовым УКВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов (резолюция А.609(15) Ассамблеи).
- .5 К судовым ПВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов (резолюция А.610(15) Ассамблеи).
- .6 К судовым ПВ/КВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь, узкополосное буквопечатание и цифровой избирательный вызов (резолюция А.613(15) Ассамблеи).
- .7 К спутниковым свободно всплывающим аварийным радиобуям-указателям местоположения, работающим на частоте 406 МГц (резолюция А.763(18) Ассамблеи).
- .8 К радиолокационным ответчикам спасательных шлюпок и плотов для использования в поисково-спасательных операциях (резолюция А.697 (17) 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 буквопечатательной телеграфии (резолюция А. 663 (16) Ассамблеи).
- .11 К оборудованию расширенного группового вызова (резолюция А.664(16) Ассамблеи).
- .12 К спутниковым свободно всплывающим аварийным радиобуям-указателям местоположения, работающим на частоте 1,6 ГГц через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ (резолюция А.661 (16) Ассамблеи).
- .13 К устройствам отделения и включения свободно всплывающего аварийного радиооборудования (резолюция А.662(16) Ассамблеи).
- .14 К УКВ радиотелефонным аппаратам двусторонней связи спасательных шлюпок и плотов (резолюция А.762(18))

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 *.

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 IV/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 IV/4, неисправность оборудования, обеспечивающего радиосвязь общего назначения, требуемую правилом IV/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, обусловленных при бедствии и в целях обеспечения безопасности.

* См. рекомендацию по общим требованиям к судовому радиооборудованию, составляющему часть глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности и для судовых электронных навигационных средств (резолюция А.694(17) Ассамблеи).

Правило 16 *Радиоспециалисты*

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

2 На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо должно быть квалифицированным, в соответствии с пунктом 1, и назначаться для обеспечения только обязанностей по радиосвязи во время бедствия.

Правило 17 *Документирование*

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.

ГЛАВА V БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

1	Применение
2	Сообщения об опасностях
3	Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях
4	Метеорологические службы
5	Служба ледовой разведки
6	Ледовая разведка. Управление и расходы
7	Скорость хода вблизи льдов
8	Установление схем движения судов
9	Неоправданное применение сигналов бедствия
10	Сообщение о бедствии. Обязанности и порядок действий
11	Сигнальные лампы
12	Судовое навигационное оборудование
13	Экипажи
14	Средства навигационного ограждения
15	Поиск и спасание
16	Спасательные сигналы
17	Устройства для передачи лоцмана
18	Ультракотковолновые (УКВ) радиотелефонные станции
19	Применение авторулевого
19-1	Работа рулевого привода
19-2	Рулевой привод - испытания и учения
20	Навигационные издания
21	Международный свод сигналов

ГЛАВА V - БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 1 Применение

Настоящая глава, если в ней специально не предусмотрено иное, применяется ко всем судам, совершающим любые рейсы, за исключением военных кораблей и 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 Монреалья в провинции Квебек, Канада.

Правило 2 Сообщения об опасностях

- а) Капитан каждого судна, встретившего льды или покинутое судно, представляющее опасность для плавания, любую другую прямую навигационную опасность или тропический шторм, либо оказавшегося в условиях температуры воздуха ниже точки замерзания и штормового ветра, вызывающих сильное обледенение надстроек, или под воздействием ветров силой в 10 и более баллов по шкале Бофорта, о которых не было получено штормового предупреждения, обязан всеми имеющимися в его распоряжении средствами передать об этом информацию находящимся поблизости судам, а также компетентным властям через первый береговой пункт, с которым он сможет установить связь. Информация передается в произвольной форме. Она может быть передана либо открытым текстом (предпочтительно на английском языке), либо посредством Международного свода сигналов. Информацию следует передавать по радио всем находящимся поблизости судам и направлять первому береговому пункту, с которым может быть установлена связь, с просьбой передать ее соответствующим властям.
- б) Каждое Договаривающееся правительство принимает все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы полученная информация о какой-либо из опасностей, указанных в пункте (а) настоящего правила, была немедленно доведена до сведения всех, кого это касается, и сообщена другим заинтересованным правительствам.
- в) Передача сообщений об опасностях является бесплатной для соответствующих судов.
- д) Каждому радиосообщению, передаваемому на основании пункта (а) настоящего правила, предшествует сигнал безопасности. При этом соблюдается порядок, предписанный Регламентом радиосвязи, определение которого дано в правиле IV/2.

Правило 3 Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях

В сообщениях об опасностях передается следующая информация:

- а) о льдах, покинутых судах и других прямых навигационных опасностях:
- (i) характер встреченного льда, покинутого судна или опасности;
 - (ii) координаты льда, покинутого судна или опасности во время последнего наблюдения;
 - (iii) время "(всемирное координированное время (UTC))" и дата последнего наблюдения;
- б) о тропических штормах **:
 - (i) сообщение о встрече с тропическим штормом. Эта обязанность должна пониматься в широком смысле, и сообщение должно передаваться во всех случаях, когда у капитана имеются все основания полагать, что в его районе формируется или свирепствует тропический шторм;
 - (ii) время "(всемирное координированное время (UTC))", дата и координаты судна при такой встрече;
 - (iii) в сообщении включается столько сведений из приведенных ниже, сколько практически возможно:
 - барометрическое давление, предпочтительно с поправкой (в миллибарах, миллиметрах или в дюймах с указанием - с поправкой или без поправки);*
 - барическая тенденция (изменения барометрического давления за последние 3ч);
 - 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;
- в) о последующих наблюдениях

После сообщения капитана о тропическом или другом опасном шторме желательно, но не обязательно, вести дальнейшие наблюдения и передавать сообщения о них, если практически возможно, ежечасно, но во всяком случае не реже чем через каждые 3 ч, пока судно находится под воздействием шторма;

d) о ветре силой 10 и более баллов по шкале Бофорта, о котором не было получено штормового предупреждения;

Это относится ко всем штормам, иным, чем тропические штормы, упомянутые в пункте (Б) настоящего правила; в сообщении о встрече с таким штормом следует давать сведения, подобные перечисленным в том же пункте, за исключением данных, касающихся состояния моря и зыби;

e) о температуре воздуха ниже точки замерзания и штормовом ветре, вызывающих сильное обледенение надстроек;

(i) время "(всемирное координированное время (UTC))" и дата;

(ii) температура воздуха;

(iii) температура воды, если практически возможно; (iv) сила и направление ветра.

* Стандартная международная единица для измерения барометрического давления — гектопаскаль (ГПа), совпадающая по величине с миллибаром (мбар).

** тропический шторм - наиболее распространенный общий термин, используемый национальными метеорологическими службами. Также используются термины ураган, тайфун, сильный циклон в отношении очень сильного шторма, в зависимости от географического местоположения;

Примеры

Лед

ТТТ Лед. Замечен большой айсберг в 4605N, 4410W, в 0800 UTC, 15 мая.

Покинутые суда

ТТТ Покинутое судно. Замечен плавающий предмет, почти полностью погруженный в воду, в 4006N, 1243W, в 1630 UTC, 21 апреля.

Навигационная опасность

ТТТ Навигационная опасность. Плавающий маяк "Альфа" не на своем штатном месте. 1800 UTC, 3 января.

Тропический шторм

ТТТ Шторм. 0030 UTC, 18 августа, 2004N, 11354E. Барометр с поправкой 994 мбар, тенденция к понижению 6 мбар. Ветер NW, сила 9, сильные шквалы. Крупная зыбь с востока. Курс 067,5 уз.

ТТТ Шторм. Имеются признаки приближения урагана. 1300 UTC, 14 сентября. 2200N, 7236W. Барометр с поправкой 29,64 дюйма, тенденция к понижению 0,015 дюйма. Ветер NE, сила 8, частые шквалы с дождем. Курс 035,9 уз.

ТТТ Шторм. Имеются признаки образования сильного циклона. 0200 UTC, 4 мая. 1620N, 9203E. Барометр без поправки 753 мм, тенденция к понижению 5 мм. Ветер SW, сила 5 баллов. Курс 300,8 уз.

ТТТ Шторм. Тайфун на юго-востоке. 0300 UTC, 12 июня. 1812N, 12605E. Барометр быстро падает. Ветер, усилившийся с N.

ТТТ Шторм. Сила ветра 11 баллов, штормовое предупреждение не получено. 0300 UTC, 4 мая. 4830N, 30W. Барометр с поправкой 983 мбар, тенденция к понижению 4 мбар. Ветер SW, сила 11, переменного направления. Курс 260,6 уз.

Обледенение

ТТТ Испытываю сильное обледенение. 1400 UTC, 2 марта. 69N, 10W. Температура воздуха 18. Температура воды 29. Ветер NE, сила 8.

а) Договаривающиеся правительства обязуются поощрять сбор метеорологических данных судами, находящимися в море, и организовывать их изучение, распространение и обмен ими способом, наиболее полно отвечающим целям оказания помощи мореплаванию. Администрации должны поощрять применение приборов высокого класса точности и способствовать проверке таких приборов на основании просьбы.

б) Особенно, Договаривающиеся правительства обязуются сотрудничать в проведении, насколько это практически возможно, следующих метеорологических мероприятий:

- (i) предупреждать суда о сильных ветрах, штормах и тропических штормах как передачей радиосообщения, так и поднятием соответствующих сигналов на береговых пунктах;
- (ii) ежедневно дважды передавать радиобюллетени погоды* для нужд судоходства, содержащие текущие данные о погоде, волнении и льдах, прогнозы и, когда практически возможно, дополнительные данные, достаточные для составления в море несложных синоптических карт, а также рекомендовать передачу соответствующих факсимильных синоптических карт;
- (iii) подготавливать и издавать такие материалы, какие могут оказаться необходимыми для ведения надежной метеорологической работы на море, и, если практически возможно, распорядиться об издании и предоставлении для информации отходящим судам ежедневных синоптических карт;
- (iv) принимать меры к тому, чтобы суда в выборочном порядке были снабжены выверенными приборами (такими, как барометр, барограф, психрометр и соответствующий прибор для измерения температуры воды) для использования их в интересах этой службы и вели метеорологические наблюдения в стандартные моменты времени, установленные для синоптических наблюдений в море (по меньшей мере четыре раза в сутки, когда позволяют обстоятельства), а также рекомендовать другим судам проводить наблюдения по измененной форме, в частности, при нахождении в районах малоинтенсивного судоходства; эти суда должны передавать свои наблюдения по радио для различных официальных метеорологических служб, повторяя эти данные для находящихся поблизости судов. Поощрять суда, находящиеся в районе тропического шторма или предполагаемого шторма, вести и передавать свои наблюдения как можно чаще, учитывая, однако занятость судового командного состава управлением судном в штормовых условиях;
- (v) принимать меры к тому, чтобы береговые радиостанции принимали с судов и передавали судам метеорологические сводки. Поощрять суда, которые не могут установить прямую связь с берегом, передавать свои метеорологические сводки через океанские суда погоды или через другие суда, имеющие связь с берегом
- (vi) поощрять всех капитанов судов информировать находящиеся поблизости суда, а также береговые станции о всех случаях, когда скорость ветра достигает 50 уз или более (сила 10 баллов по шкале Бофорта);
- (vii) стремиться к выработке единого порядка действий в отношении указанных выше международных метеорологических служб и, когда практически возможно, следовать Техническим правилам и рекомендациям Всемирной метеорологической организации, к которой Договаривающиеся правительства могут обращаться за информацией и консультацией по любым метеорологическим вопросам, могущим возникнуть при применении настоящей Конвенции.

с) Сведения, предусмотренные настоящим правилом, должны составляться по форме, удобной для передачи, и передаваться в порядке очередности, установленной Регламентом радиосвязи; во время передачи "реем станциям" метеорологических данных, прогнозов и предупреждений все судовые станции должны руководствоваться положениями Регламента радиосвязи.

д) Прогнозы, предупреждения, синоптические и другие метеорологические сводки, предназначенные для судов, должны подготавливаться и распространяться национальной службой с учетом возможности наилучшего обслуживания различных зон и районов в соответствии со взаимными соглашениями между соответствующими Договаривающимися правительствами.

* См. правила IV//7.1.4 и 7.1.5.

Правило 5

Служба ледовой разведки

а) Договаривающиеся правительства обязуются продолжать ледовую разведку и службу по изучению и наблюдению ледовых условий в Северной Атлантике. В течение всего ледового сезона юго-восточные, южные и юго-западные границы районов появления айсбергов вблизи Большой Ньюфаундлендской банки должны патрулироваться с целью передачи проходящим судам информации о протяженности этого опасного района, изучения ледового режима вообще и оказания помощи судам и экипажам, нуждающимся в помощи в районе действия судов ледовой разведки. В остальное время года изучение и наблюдение этих условий должны продолжаться в зависимости от целесообразности.

b) На суда и самолеты, используемые для несения службы ледовой разведки, изучения и наблюдения ледовых условий, могут быть возложены управляющим правительством и другие обязанности при условии, что такие дополнительные обязанности не будут мешать основному назначению службы и не приведут к увеличению расходов на нее.

Правило 6

Ледовая разведка. Управление и расходы

a) Правительство Соединенных Штатов Америки соглашается продолжать осуществление управления службой ледовой разведки, изучение и наблюдение ледовой обстановки, включая распространение получаемых при этом сведений. Договаривающиеся правительства, особо заинтересованные в этих службах, обязуются участвовать в несении расходов на содержание и эксплуатацию этих служб. Доля участия в этом должна определяться, исходя из общей валовой вместимости судов каждого участвующего правительства, проходящих через районы айсбергов, патрулируемые ледовой разведкой; в частности, каждое особо заинтересованное Договаривающееся правительство обязуется ежегодно делать взнос на покрытие расходов на содержание и эксплуатацию этих служб в сумме, определяемой отношением общей валовой вместимости судов Договаривающегося правительства, прошедших в ледовый сезон через районы айсбергов, патрулируемые службой ледовой разведки, к общей валовой вместимости судов всех Договаривающихся правительств, прошедших в ледовый сезон через эти районы. Особо заинтересованные правительства, не участвующие в Конвенции, могут делать взносы на покрытие расходов на содержание и эксплуатацию этих служб на той же самой основе. Управляющее правительство будет ежегодно представлять каждому Договаривающемуся правительству расчет общих расходов на содержание и эксплуатацию службы ледовой разведки и пропорциональной доли каждого участвующего правительства.

b) Каждое из участвующих правительств имеет право изменять или прекращать свое участие в несении этих расходов а другие заинтересованные правительства могут принять на себя обязательство участвовать в несении расходов. Участвующее правительство, которое воспользуется этим правом, остается ответственным за текущие взносы до 1 сентября, следующего за датой уведомления о намерении изменить или прекратить свое участие. Для того чтобы воспользоваться указанным правом, оно должно уведомить об этом управляющее правительство не позднее чем за шесть месяцев до упомянутого 1 сентября.

c) Если когда-либо правительство Соединенных Штатов пожелает прекратить содержание этих служб или если одно из участвующих правительств выскажет пожелание отказаться от ответственности за свои денежные взносы или изменить свои взносы, или если какое-либо из Договаривающихся правительств пожелает взять на себя обязательство участвовать в несении расходов, то участвующие правительства должны решать этот вопрос в соответствии со своими взаимными интересами.

d) Участвующие правительства имеют право периодически вносить по взаимному соглашению в положения настоящего правила и правила V/5 настоящей главы такие изменения, которые будут признаны желательными.

e) В случаях, когда настоящее правило предусматривает возможность проведения какого-либо мероприятия по договоренности между участвующими правительствами, предложения, сделанные любым из Договаривающихся правительств о проведении такого мероприятия, передаются управляющему правительству, которое обращается к другим участвующим правительствам с целью выяснения, принимают ли они эти предложения; результаты опроса направляются другим участвующим правительствам и Договаривающемуся правительству, внесшему эти предложения. В частности, соглашение о несении расходов на содержание служб пересматривается участвующими правительствами не реже чем через каждые три года. Инициативу в проведении необходимых для этой цели мероприятий должно проявлять управляющее правительство.

Правило 7

Скорость хода вблизи льдов

Когда капитан любого судна получает сообщение о том, что по курсу или вблизи курса его следования имеются льды, он обязан в ночное время следовать умеренной скоростью или изменить свой курс так, чтобы пройти в достаточном удалении от опасной зоны.

Правило 8

Установление схем движения судов

a) Системы установленных путей движения судов способствуют безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности мореплавания и/или защите морской окружающей среды. Системы установленных путей рекомендуются к использованию, и им может быть придан обязательный характер для всех судов,

определенных категорий судов или судов, перевозящих определенные грузы, если системы приняты и введены в действие в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией.*

b) Организация признается единственным международным органом по разработке руководства, критериев и правил по системам установленных путей движения судов на международном уровне. Договаривающиеся правительства направляют Организации предложения по системам установленных путей для принятия. Организация будет осуществлять сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любых принятых ею систем установленных путей движения судов.

c) Данное правило и связанные с ним руководство и критерии не применяется к военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота или иному судну, владельцем или оператором которого является Договаривающееся правительство и которое, в данное время, используется на правительственной некоммерческой службе. Однако, таким судам рекомендуется следовать установленными путями движения, принятыми в соответствии с данным правилом.

d) Инициатива принятия мер по организации системы установленных путей движения судов принадлежит заинтересованному правительству или правительствам. При разработке таких систем для принятия их Организацией принимаются во внимание руководство и критерии, выработанные Организацией*.

e) Системы установленных путей движения судов представляются в Организацию для их принятия. Однако, если эти системы не намечаются к представлению в Организацию для принятия, или не были ею приняты, правительству или правительствам, внедряющим системы установленных путей, рекомендуется, по возможности, следовать руководству и критериями, выработанным Организацией*.

f) Там, где два или более правительств имеют общий интерес в конкретном районе, они формулируют совместные предложения по границам и использованию системы установленных путей в районе на основе соглашения между ними. По получении такого предложения и до начала рассмотрения вопроса о принятии такого предложения, Организация должна обеспечить, чтобы подробности предложения были разосланы правительствам, имеющим общий интерес в районе, включая страны находящиеся вблизи от предложенных систем установленных путей движения судов.

g) Договаривающиеся правительства придерживаются мер, Организацией, касательно установления путей движения судов. Они издают всю информацию, необходимую для безопасного и эффективного использования принятых систем установленных путей движения судов. Заинтересованное правительство или правительства могут отслеживать движение судов в этих системах. Договаривающиеся правительства предпринимают все возможное для обеспечения соответствующего использования систем установленных путей движения судов, принятых Организацией.

h) Судно использует обязательную систему установленных путей, принятую Организацией, как требуется категорией судна или перевозимым грузом и в согласии с соответствующими действующими положениями, если нет настоятельных причин не использовать конкретную систему установленных путей. Любая такая причина заносится в судовой журнал.

i) Обязательные системы установленных путей движения судов пересматриваются заинтересованным Договаривающимся правительством или правительствами в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией.*

j) Все принятые системы установленных путей движения судов и действий, предпринятые для выполнения требований этих систем должны отвечать международному праву, включая соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

k) Ничто в данном правиле или в связанном с ним руководстве и критериях* не предопределяет права и обязанности правительств по международному праву или по правовому режиму международных проливов."

* См. Общие положения об установлении путей движения судов, принятые Организацией в резолюции А.572(14), с поправками.

Правило 8-1

Системы судовых сообщений

a) Системы судовых сообщений способствуют безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности мореплавания и защите морской окружающей среды. Система судовых сообщений является обязательной для использования всеми судами, или определенными категориями судов, или судами, перевозящими

определенные грузы, если она принята и введена в действие в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией во исполнение данного правила* в соответствии с положениями системы, принятой таким образом.

b) Организация признается единственным международным органом по разработке руководства, критериев и правил, на международном уровне по системам судовых сообщений. Договаривающиеся правительства направляют Организации предложения по системам судовых сообщений для принятия. Организация будет осуществлять сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любой принятой ею системы судовых сообщений.

c) Данное правило и связанные с ним руководство и критерии не применяются к любому военному кораблю, вспомогательному судну военно-морского флота или иному судну, владельцем или оператором которого является Договаривающееся правительство и которое, в данное время, используется на правительственной некоммерческой службе. Однако, таким судам рекомендуется принимать участие в системах судовых сообщений, принятых в соответствии с данным правилом.

d) Инициатива принятия мер по установлению системы судовых сообщений принадлежит заинтересованному Договаривающемуся правительству или правительствам. При разработке таких систем должны приниматься во внимание положения руководства и критериев, выработанных Организацией*.

e) Системы судовых сообщений, не представленные Организации для принятия, могут не отвечать положениям данного правила. Однако, рекомендуется, чтобы правительства, вводящие такие системы, выполняли, насколько это возможно, положения руководства и критериев, выработанные Организацией*. Договаривающиеся правительства могут представить такие системы Организации для признания.

f) Когда два или более правительства имеют общий интерес в конкретном районе, им следует сформулировать предложения по скоординированной системе судовых сообщений на основе соглашения между ними. До рассмотрения предложения по принятию системы судовых сообщений, Организация рассылает подробности предложений тем правительствам, которые имеют общий интерес в районе, охватываемом предложенной системой. Когда скоординированная система судовых сообщений принята и задействована, она должна иметь единые процедуры и характер использования.

g) После принятия системы судовых сообщений в соответствии с данным правилом, заинтересованное Договаривающееся правительство или правительства принимают все необходимые меры по распространению любой информации, требуемой для результативного и эффективного использования системы. Любая принятая система судовых сообщений должна быть способной к взаимодействию и иметь возможность предоставлять судам информацию, при необходимости. Такие системы должны работать в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией* во исполнение данного правила.

h) Капитан судна должен выполнять требования принятых систем судовых сообщений и сообщать соответствующим властям всю информацию, требуемую в соответствии с положениями каждой такой системы,

i) Все принятые системы судовых сообщений и действия по принуждению их выполнения не должны противоречить международному праву, включая соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву.

j) Ничто в данном правиле или в связанных с ним руководстве и критериях не предопределяет права и обязанности государств по международному праву или правовому режиму международных проливов.

k) Участие судов в выполнении положений принятых систем судовых сообщений является бесплатным для судов.

l) Организация обеспечивает, чтобы принятые системы судовых сообщений пересматривались согласно руководству и критериям, выработанным Организацией*.

* См. руководство и критерии, подлежащие принятию Комитетом по безопасности на море на 64 сессии. См. также Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами, принятые Организацией резолюцией А.648(16).

Кроме как в целях сообщения о том, что судно, воздушное судно или человек терпит бедствие, запрещается применение международного сигнала бедствия и любого сигнала, который может быть принят за международный сигнал бедствия.

Правило 10

Сообщения о бедствии. Обязанности и порядок действий

- a) Капитан судна, находящегося в море, которое с состоянием оказать помощь, получив из любого источника сообщение о том, что люди терпят бедствие в море, обязан следовать полным ходом для оказания помощи, сообщив им, если это возможно, или службе поиска и спасения, что судно следует к ним для оказания помощи. Если судно, получившее оповещение о бедствии, лишено возможности сделать это; или, в силу особых обстоятельств случая, капитан считает невозможным или излишним следовать им на помощь, он обязан, с учетом рекомендаций Организации *, проинформировать службу поиска и спасения и сделать в судовом журнале запись о причине, в силу которой он не последовал на помощь людям, терпящим бедствие.
- b) Капитан судна, терпящего бедствие, или соответствующая служба поиска и спасения, посоветовавшись, насколько это возможно, с капитанами судов, ответивших на оповещение о бедствии, имеет право выбрать одно или несколько из этих судов, которые, по его мнению или мнению службы поиска и спасения, более других способны оказать помощь; и долг капитана судна или капитанов выбранных судов, помощь которых запрошена, - подчиниться такому выбору, продолжая следовать полным ходом на помощь людям, терпящим бедствие.
- c) Капитаны судов освобождаются от обязанности, налагаемой пунктом (a) данного правила, когда узнают, что не их суда, а другое судно или другие суда были выбраны и подчиняются такому выбору. Это решение, если возможно, должно быть передано другим выбранным судам и службе поиска и спасения.
- d) Капитан судна освобождается от обязанности, налагаемой пунктом (a) данного правила, а если его судно было выбрано, то и от обязанности, налагаемой пунктом (b) данного правила, если он получил сообщение от людей, терпящих бедствие, или службы поиска и спасения, или от капитана другого судна, бывшего к таким людям, что помощь больше не нужна.
- e) Положения настоящего правила не определяют действия Конвенции об унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасения на море, подписанную в Брюсселе 23 сентября 1910 г., в частности обязанность оказать помощь, налагаемую статьей II упомянутой Конвенции.

- * См. Незамедлительное действие, которое должно быть предпринято каждым судном, получившем сообщение о бедствии в Руководстве по поиску и спасанию для торговых судов (МЕРСАР) с возможными поправками.

Правило 10-1

Свобода действий капитана по обеспечению безопасности мореплавания

Капитан не должен быть стеснен судовладельцем, фрахтователем или любым другим лицом при принятии любого решения, которое, по профессиональному суждению капитана, необходимо для обеспечения безопасности мореплавания, в особенности, в сложных погодных условиях и при сильном волнении.

Правило 11

Сигнальные лампы

Все суда валовой вместимостью свыше 150 рег.т при совершении международных рейсов должны иметь на борту надежную сигнальную лампу для подачи сигналов днем, которая должна питаться не только от главного судового источника электроэнергии.

Правило 12

Судовое навигационное оборудование

- a) Для целей настоящего правила термин "построенное" в отношении судна означает стадию постройки, на которой:
- (i) заложен киль; или
 - (ii) начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; или
 - (iii) начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или 1 процент расчетной массы всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

b) (i) Суда валовой вместимостью 150 рег.т и более должны иметь:

- (1) главный магнитный компас, кроме случаев, предусмотренных в подпункте (iv);
 - (2) путевой магнитный компас, если информация о курсе от главного компаса, требуемого согласно подпункту (1), не является доступной и ясно различимой для рулевого на главном посту управления рулем;
 - (3) надлежащие средства связи между местом установки главного компаса и местом, с которого обычно осуществляется управление судном, отвечающие требованиям Администрации; и
 - (4) средства для взятия пеленгов, насколько это практически возможно, по дуге горизонта в 360°.
- (ii) Девиация каждого магнитного компаса, упомянутого в подпункте (i), должна быть надлежащим образом уничтожена, и постоянно должна иметься таблица или кривая его остаточной девиации.
- (iii) Должен быть предусмотрен запасной магнитный компас взаимозаменяемый с главным компасом, если только судно не оборудовано путевым компасом, упомянутым в подпункте (i) (2), или гирокомпасом.
- (iv) Администрация, если она считает нецелесообразным или излишним требовать наличия главного магнитного компаса, может освободить отдельные суда или категории судов от выполнения этих требований, если характер рейса, близость судна от берега или тип судна не оправдывают использования главного компаса, при условии наличия во всех случаях соответствующего путевого компаса.

c) Суда валовой вместимостью менее 150 рег.т должны иметь путевой компас и средства для взятия пеленгов в той мере, в какой Администрация считает это целесообразным и практически возможным.

d) Суда валовой вместимостью 500 рег.т и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, должны иметь гирокомпас, отвечающий следующим требованиям:

- (i) показания основного прибора гирокомпаса или репитера гирокомпаса должны быть ясно различимы для рулевого на главном посту управления рулем;
- (ii) на судах валовой вместимостью 1600 рег.т и более должны быть предусмотрены один или несколько репитеров гирокомпаса, расположенных соответствующим образом для взятия пеленгов, насколько это практически возможно, по дуге горизонта в 360°.

e) Суда валовой вместимостью 1600 рег.т и более, построенные до 1 сентября 1984 года, при совершении международных рейсов должны иметь гирокомпас, отвечающий требованиям пункта (d).

f) Суда с аварийными постами управления рулем должны иметь по крайней мере телефон или другие средства для передачи в эти посты информации о курсе. Кроме того, суда валовой вместимостью 500 рег.т и более, построенные 1 февраля 1992 года или после этой даты, должны иметь средства для передачи визуальных показаний компаса в аварийные посты управления рулем.

g) Суда валовой вместимостью 500 рег.т и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, и суда валовой вместимостью 1600 рег.т и более, построенные до 1 сентября 1984 года, должны иметь радиолокационную станцию. Начиная с 1 февраля 1995 года радиолокационная станция должна обеспечивать работу в диапазоне 9 ГГц. Кроме того, после 1 февраля 1995 года пассажирские суда независимо от размера и грузовые суда валовой вместимостью 300 рег.т и более, совершающие международные рейсы, должны иметь радиолокационную станцию, обеспечивающую работу в диапазоне 9 ГГц. Пассажирские суда валовой вместимостью менее 500 рег.т и грузовые суда валовой вместимостью 300 рег.т и более, но менее 500 рег.т могут быть освобождены от выполнения требований пункта (г) по усмотрению Администрации при условии, что это оборудование полностью совместимо с радиолокационным ответчиком, используемым для поиска и спасания.

h) Суда валовой вместимостью 10 000 рег.т и более должны иметь две радиолокационные станции, способные работать независимо* друг от друга. Начиная с 1 февраля 1995 года по крайней мере одна из этих радиолокационных станций должна обеспечивать работу в диапазоне 9 ГГц.

* См. раздел 4 Рекомендации по эксплуатационным требованиям к радиолокационному оборудованию, принятой резолюцией А.477(XII) Организации

(i) На ходовом мостике судов, которые в соответствии с пунктами (g) или (h) должны иметь радиолокационную станцию, должны предусматриваться средства для ведения радиолокационной прокладки. На судах валовой вместимостью 1600 рег.т и более, построенных 1 сентября 1984 года или после этой даты, средства для ведения радиолокационной прокладки должны быть по меньшей мере такими же эффективными, как накладной оптический планшет.

(j) (i) Средство автоматической радиолокационной прокладки должно быть установлено на:

- (1) судах валовой вместимостью 10000 рег.т и более, построенных 1 сентября 1984 года или после этой даты;
- (2) танкерах, построенных до 1 сентября 1984 года, в указанные ниже сроки:
 - (aa) если валовая вместимость равна или более 40 000 рег.т - 1 января 1985 года;
 - (bb) если валовая вместимость равна или более 10 000 рег.т, но менее 40 000 рег.т - к 1 января 1986 года;
- (3) судах, построенных до 1 сентября 1984 года и не являющихся танкерами, в указанные ниже сроки:
 - (aa) если валовая вместимость равна или более 40 000 рег.т - к 1 сентября 1986 года;
 - (bb) если валовая вместимость равна или более 20 000 рег.т, но менее 40 000 рег.т - к 1 января 1987 года;
 - (cc) если валовая вместимость равна или более 15 000 рег.т, но менее 20 000 рег.т - к 1 сентября 1988 года;
- (ii) Средства автоматической радиолокационной прокладки, установленные до 1 сентября 1984 года, которые не полностью отвечают эксплуатационным требованиям, принятым Организацией, по усмотрению Администрации могут оставаться на судах до 1 января 1991 года. (Ш) Администрация может освободить суда от выполнения требований настоящего пункта, если она считает наличие такого оборудования нецелесообразным или излишним либо если в пределах двух лет после наступления соответствующей даты выполнения этих требований эти суда будут навсегда выведены из эксплуатации.

к) Суда валовой вместимостью 1600 рег.т и более, построенные до 25 мая 1980 года, и суда валовой вместимостью 500 рег.т и более, построенные 25 мая 1980 года или после этой даты, при совершении международных рейсов должны иметь эхолот.

l) Суда валовой вместимостью 500 рег.т и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, при совершении международных рейсов должны иметь устройство для указания скорости и пройденного расстояния. Суда, которые согласно пункту (j) должны быть оборудованы средством автоматической радиолокационной прокладки, должны иметь устройство для указания скорости и пройденного расстояния относительно воды.

m) Суда валовой вместимостью 1600 рег.т и более, построенные до 1 сентября 1984 года, и суда валовой вместимостью 500 рег.т и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, должны иметь указатели углового положения руля, частоты вращения каждого гребного винта и, кроме того, если установлены винты регулируемого шага или подруливающие устройства, указатели шага и режима работы таких винтов и устройств. Показания всех этих указателей должны быть видны с поста управления судном.

n) Суда валовой вместимостью 100 000 рег.т и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, должны иметь указатель скорости поворота.

o) Хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию оборудования, упомянутого в пунктах (d)-(n), в исправном рабочем состоянии, неисправность этого оборудования не должна рассматриваться как основание считать судно немореходным или задерживать его выход из портов, в которых отсутствуют возможности для быстрого осуществления ремонта, за исключением случаев, предусмотренных в правилах 1/7(b)(ii), 1/8 и 1/9.

p) Суда валовой вместимостью 1600 рег.т и более, совершающие международные рейсы, должны иметь радиопеленгатор. Администрация может освободить судно от выполнения этого требования, если она считает нецелесообразным или излишним иметь такой радиопеленгатор или если судно оборудовано другим радионавигационным оборудованием, подходящим для использования в предполагаемых рейсах.

q) До 1 февраля 1999 года суда валовой вместимостью 1600 рег.т и более, построенные 25 мая 1980 года или после этой даты и до 1 февраля 1995 года, совершающие международные рейсы, должны иметь радиоборудование для наведения на радиотелефонной частоте бедствия.

r) Все оборудование, установленное в соответствии с настоящим правилом, должно быть одобренного Администрацией типа. Оборудование, установленное на судах 1 сентября 1984 года или после этой даты, должно отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям, не ниже принятых Организацией. Администрация по своему усмотрению может освободить оборудование, установленное до принятия относящихся к нему эксплуатационных требований, от полного соответствия этим требованиям, должным образом учитывая при этом рекомендуемые критерии, которые Организация могла принять в связи с рассматриваемыми требованиями.

s) Для целей настоящего правила жестко соединенный комплекс, состоящий из толкающего и толкаемого судов, если они специально сконструированы и объединены в сочетании буксир-баржа, должен рассматриваться как единое судно.

t) Если применение требований настоящего правила требует конструктивных изменений судна, построенного до 1 сентября 1984 года, Администрация может разрешить продление срока установки требуемого оборудования не позднее чем до 1 сентября 1989 года, учитывая срок первого планируемого докования такого судна, требуемого настоящими правилами.

ц) Если в настоящем правиле не предусмотрено иное, Администрация может предоставить отдельным судам частичные или на определенных условиях изъятия, если любое такое судно выполняет рейс, в котором максимальное удаление от берега, длительность и характер рейса, отсутствие обычных навигационных опасностей и другие условия влияющие на безопасность, таковы, что полное выполнение положений настоящего правила оказывается нецелесообразным или излишним. При решении вопроса о том, предоставлять отдельному судну изъятие или нет, Администрация должна учитывать влияние, которое это изъятие может оказать на безопасность всех других судов.

Правило 13

Экипажи

а) 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 в надлежащем числе и должной квалификации.

б) Каждое судно, к которому применяется глава 1 настоящей Конвенции, должно иметь соответствующий документ* о безопасном составе экипажа судна или равноценный документ, выданный Администрацией, в котором указывается минимальный безопасный состав экипажа, признанный необходимым и отвечающий положениям пункта а).

* См. Руководство по устройствам аварийной буксировки танкеров, принятое Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.35(63).

с) Для каждого пассажирского судна, к которому применяется глава I, для обеспечения эффективного выполнения экипажем работ в целях обеспечения безопасности, должен быть установлен и внесен в судовой журнал рабочий язык. Компания* или капитан, соответственно, должны определить соответствующий рабочий язык. От каждого моряка требуется понимать, и, где уместно, отдавать приказы и указания и отвечать на этом языке. Если рабочий язык не является официальным языком государства, под флагом которого судно дано право плавания, все планы и перечни, которые требуется вывешивать, должны включать перевод на рабочий язык.

* «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 ответственность, возлагаемые Международным кодексом по управлению безопасностью.

Правило 14

Средства навигационного ограждения

Договаривающиеся правительства обязуются обеспечивать установку, техническое обслуживание и ремонт таких средств навигационного ограждения, каких, по их мнению, требуют интенсивность движения судов и степень опасности, а также обеспечивать информацией об этих средствах всех, кого это касается.

Правило 15

Поиск и спасание

а) Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечивать принятие всех необходимых мер по организации наблюдения с берега и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи его берегов. Эти меры должны включать создание, эксплуатацию и техническое обслуживание таких морских спасательных средств, какие рассматриваются как практически возможные и необходимые исходя из интенсивности движения судов и навигационных опасностей, а также, насколько практически возможно, должны предоставлять достаточные средства обнаружения и спасания таких людей.

б) Каждое Договаривающееся правительство обязуется представлять сведения о своих спасательных средствах и планах их изменения, если они имеются.

с) Пассажирские суда, к которым применяется глава I, занятые на постоянных рейсах, должны иметь на борту план кооперации с соответствующими службами поиска и спасания на случай чрезвычайных ситуации. Этот план должен быть разработан в сотрудничестве судна с соответствующими службами поиска и спасания и одобрен Администрацией. План должен включать положения о периодических учениях, проводимых по согласованию между пассажирским судном и соответствующими службами поиска и спасания, для проверки его эффективности.

Правило 16

Спасательные сигналы

Спасательные сигналы** должны применяться спасательными станциями, морскими спасательными единицами или воздушными судами, занятыми поисково-спасательными операциями, для связи с терпящими бедствие судами или людьми или для направления судов, а также терпящими бедствие судами и людьми для связи со спасательными станциями, морскими спасательными единицами или воздушными судами, занятыми поисково-спасательными операциями. Иллюстрированная таблица с описанием спасательных сигналов должна быть под рукой у вахтенного помощника капитана каждого судна, к которому применяется настоящая глава.

** Такие спасательные сигналы описаны в Наставлении для торговых судов по поиску и спасанию (МЕРСАР) (резолюция А. 229(VII), с поправками). Руководстве ИМО по поиску и спасанию (ИМОСАР) (резолюция А.439(XI), с поправками) и иллюстрированы в Международном своде сигналов с поправками в соответствии с резолюцией А.80(IV).

Правило 17

Устройства для передачи лоцмана

а) Применение

- (i) Суда, совершающие рейсы, в ходе которых предполагается использование лоцманов, должны быть обеспечены устройствами для передачи лоцманов.
- (ii) Оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены до или после 1 января 1994 года, должны отвечать требованиям данного правила и должное внимание следует обращать на стандарты, одобренные Организацией*.
- (iii) Оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены на судах до 1 января 1994 года, должны, по крайней мере, отвечать требованиям правила V/17, имеющего силу до этой даты, и должное внимание следует обращать на стандарты, одобренные Организацией до этой даты**.
- (iv) Оборудование и устройства, замененные после 1 января 1994 года, должны, насколько это оправдано и практически возможно, отвечать требованиям данного правила.

б) Общие положения

- (i) Все устройства, используемые для передачи лоцмана, должны быть надлежащими для выполнения своего назначения по обеспечению безопасной посадки и высадки лоцманов. Средства должны содержаться чистыми, надлежащим образом ухоженными, отремонтированными и уложенными, и должны регулярно осматриваться для обеспечения их безопасного использования. Они должны использоваться только для посадки и высадки людей.
- (ii) Установка устройств для передачи лоцмана и посадка и высадка лоцмана должны производиться под наблюдением ответственного лица командного состава, имеющего средства связи с ходовым мостиком, и который должен также сопровождать лоцмана безопасным путем на ходовой мостик и обратно. Лица, привлеченные к установке и эксплуатации любого механического оборудования, должны быть проинструктированы в отношении безопасного порядка действий, надлежащего использования, и оборудование должно быть опробовано до его использования.

в) Устройства для передачи

- (i) Устройства должны обеспечивать безопасную посадку и высадку лоцманов с любого борта судна.
- (ii) На всех судах, где расстояние от уровня моря до места входа на судно или схода с судна превышает 9 м и когда посадка и высадка лоцманов будет осуществляться посредством штатного трапа или механического лоцманского подъемника или другим столь же безопасным и удобным средством в сочетании с лоцманским трапом, судно должно нести такое оборудование на каждом борту, если такое оборудование не является переносным и не может использоваться на обоих бортах.

* См. Рекомендации об устройствах для передачи лоцмана, одобренную Организацией резолюцией А. 667 (16).

** См. Рекомендации по эксплуатационным требованиям для механических лоцманских подъемников, принятые Организацией резолюцией А.275(VIII), и на Устройства для посадки и высадки лоцманов на крупнотоннажных судах, принятые Организацией резолюцией А.426(XI).

- (iii) Безопасный и удобный вход на судно и сход с него должен быть обеспечен либо:
 - (1) лоцманским трапом, требующим подъема на высоту от поверхности воды не менее 1,5 м и не более 9 м, расположенным и закрепленным так, чтобы:
 - (aa) быть вне района любого возможного слива с судна;

- (bb) быть в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна, равной половине его длины;
- (cc) каждая ступенька трапа должна надежно упираться в борт судна; если особенности конструкции, например привальные брусья, не позволяют выполнять это положение, то должны быть приняты удовлетворяющие Администрацию специальные меры, обеспечивающие безопасную посадку и высадку людей;
- (dd) лоцманский штормтрап должен состоять из одной секции, имеющей достаточную длину, чтобы достигать уровня воды от места входа на судно или схода с него при любых осадках и дифферентах судна, а также при крене 150 на противоположный борт; рымы, скобы и крепежные тросы должны быть по крайней мере такими же прочными, как и тетивы трапа;
- (2) штатным трапом в сочетании с лоцманским трапом или другим одинаково безопасным и удобным средством, когда расстояние от уровня воды до места входа на судно более 9 м. Штатный трап должен устанавливаться так, чтобы быть направленным к корме. При использовании, нижний конец штатного трапа должен надежно прилегать к борту судна в пределах цилиндрической части корпуса, а также в пределах средней части судна, равной половине его длины, и находиться вне района любого слива с судна; или
- (3) механическим лоцманским подъемником, расположенным так, чтобы находиться в пределах цилиндрической части корпуса и, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна и вне всех сливов с судна.

d) Доступ на палубу судна

Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие безопасный, удобный и свободный проход на судно или сход с него любого лица с верхней части штормтрапа или любого штатного трапа или другого средства, предназначенного для этой цели. Если такой проход осуществляется с помощью:

- (i) прохода в леерном ограждении или фальшборте, то он должен быть оборудован надежными поручнями;
- (ii) трапа, установленного через фальшборт, двух стоек поручней, прочно закрепленных за корпус судна внизу и в верхней части. Такой трап должен быть надежно прикреплен к судну, чтобы предотвратить опрокидывание.

e) Двери в борту судна

Двери в борту судна, используемые для передачи лоцмана, не должны открываться наружу.

f) Механические лоцманские подъемники

- (i) Механический лоцманский подъемник и его вспомогательное оборудование должны быть одобренного Администрацией типа. Конструкция подъемника должна быть такой, чтобы действовать как движущийся трап для подъема и спуска одного человека по борту судна или как платформа для подъема и спуска одного или более человек по борту судна. Он должен быть так спроектирован и такой конструкции, чтобы обеспечивать посадку и высадку лоцмана безопасным образом, включая безопасный доступ с подъемника на палубу и обратно. Такой доступ должен обеспечиваться непосредственно с платформы, надежно огороженной поручнями.
- (ii) Эффективный ручной привод должен быть предусмотрен для спуска или подъема одного человека или более, и он должен быть готов к использованию в случае перерывов в подаче энергии.
- (iii) Подъемник должен надежно крепиться к корпусу судна. Крепление не должно обеспечиваться только с помощью бортовых релингов. Надлежащие и прочные места крепления должны иметься для подъемников переносного типа на каждом борту судна.
- (iv) Если подъемник заключен в ограждение, то оно должно быть таким, чтобы подъемник располагался как можно ближе к борту судна.
- (v) Лоцманский штормтрап должен быть установлен рядом с подъемником и быть готовым к немедленному использованию таким образом, чтобы к нему был обеспечен доступ из подъемника в любой точке подъема. Лоцманский штормтрап должен иметь достаточную длину, чтобы достигать уровня моря с места доступа на судно.
- (vi) Место на борту судна, откуда будет спущен подъемник, должно быть отмечено.
- (vii) Для переносного подъемника должно быть обеспечено достаточно защищенное место хранения. В холодную погоду для того, чтобы избежать опасности образования льда, переносной подъемник не должен устанавливаться до тех пор, пока в нем не возникнет немедленная необходимость.

g) Необходимое дополнительное оборудование

- (i) Следующее необходимое дополнительное оборудование должно быть под рукой, готовое к немедленному

использованию при передаче людей:

- (1) два надежно прикрепленных к судну фалрепа диаметром не менее 28 мм, если затребуются лоцманом;
 - (2) спасательный круг, снабженный samozажигающимся огнем;
 - (3) бросательный конец.
- (ii) Если это требуется пунктом (d), должны быть предусмотрены стойки и трапы, установленные у фальшборта.

h) Освещение

Должно быть предусмотрено достаточное освещение устройства для передачи лоцмана и пространства за бортом, места на палубе для посадки или высадки человека и органов управления механического лоцманского подъемника.

Правило 18

Ультракоротковолновые (УКВ) радиотелефонные станции

Существующий текст этого правила исключается.

Правило 19

Применение авторулевого

- a) Когда в районах интенсивного движения, в условиях ограниченной видимости и во всех других опасных для плавания ситуациях применяется авторулевой, должна быть предусмотрена возможность немедленного перехода на ручное управление судном.
- b) В вышеупомянутых ситуациях вахтенный помощник капитана должен иметь возможность без промедления использовать для управления судном квалифицированного рулевого, который в любой момент должен быть готов взять на себя управление рулем.
- c) Переход с автоматического управления судном на ручное и наоборот должен производиться отвечающим за это помощником капитана или под его наблюдением.
- d) Ручное управление должно испытываться после каждого продолжительного применения авторулевого и перед входом в районы, где судовождение требует особой осторожности.

Правило 19-1

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 19-2

Рулевой привод - испытания и учения

- a) В пределах 12 часов до отхода судна экипаж должен проверить и испытать его рулевой привод. Процедура испытаний должна включать, где это применимо, проверку работы нижеследующего:
 - (i) главного рулевого привода;
 - (ii) вспомогательного рулевого привода;
 - (iii) систем дистанционного управления рулевым приводом;
 - (iv) постов управления рулем, расположенных на ходовом мостике;
 - (v) аварийного питания;
 - (vi) указателей углового положения руля посредством сравнения их показаний с действительным положением руля;
 - (vii) аварийно-предупредительной сигнализации о потере питания системы дистанционного управления рулевым приводом;
 - (viii) аварийно-предупредительной сигнализации о неисправности силового агрегата рулевого привода;
 - (ix) автоматических отключающих устройств и другого автоматического оборудования.
- b) Проверки и испытания должны включать:
 - (i) полную перекладку руля в соответствии с требуемыми характеристиками рулевого привода;
 - (ii) визуальный осмотр рулевого привода и его соединительных узлов;

- (iii) работу средств связи между ходовым мостиком и румпельным отделением.
- c) (i) На ходовом мостике и в румпельном отделении должна быть постоянно вывешена простая инструкция по эксплуатации с блок-схемой, показывающей порядок переключения систем дистанционного управления рулевым приводом и силовых агрегатов рулевого привода.
- (ii) Все лица командного состава судна, связанные с эксплуатацией или техническим обслуживанием рулевого привода, должны знать работу установленных на судне рулевых систем и порядок перехода с одной системы на другую.
- d) В дополнение к обычным проверкам и испытаниям, предписанным пунктами (a) и (b), 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 питания.
- e) Администрация может не требовать проведения проверок и испытаний, предписанных пунктами (a) и (b), на судах, совершающих регулярные рейсы небольшой продолжительности. На таких судах эти проверки и испытания должны проводиться по меньшей мере один раз в неделю.
- f) Даты проведения проверок и испытаний, предписанных пунктами (a) и (b), а также даты и подробное описание учений по аварийному управлению рулем, проводимых согласно пункту (d), должны заноситься в судовой журнал в соответствии с предписаниями Администрации.

Правило 20

Навигационные издания

Все суда должны иметь необходимые откорректированные карты, лоции, описания маяков и огней, извещения мореплавателям, таблицы приливов и все другие навигационные пособия для предстоящего рейса.

Правило 21

Международный свод сигналов

Все суда, от которых в соответствии с настоящей Конвенцией требуется наличие радиоустановок, должны иметь Международный свод сигналов. Этот документ должен быть также на любом ином судне, которое, по мнению Администрации, может нуждаться в нем.

Правило 22

Видимость с ходового мостика

1 Суда, длиной 45 м более, определенной в правиле III/3.10, построенные 1 июля 1998 г. или после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:

- .1 обзор поверхности моря с места 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, независимо от осадки судна, дифферента и палубного груза;
- .2 никакой теневой сектор, создаваемый грузом, грузовым устройством или другими препятствиями, находящимися впереди, за пределами рулевой рубки, затрудняющими обзор поверхности моря с места управления судном, не должен превышать 10°. Суммарный теневой сектор не должен превышать 20°. Секторы беспрепятственного обзора между теневыми секторами не должны быть менее 5°. Однако, при обзоре, описанном в пункте 1.1, каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5°.
- .3 горизонтальный обзор с места управления судном должен обеспечиваться в секторе не меньшем, чем 225°, т.е. от направления прямо по носу не менее 22,5° позади траверза каждого борта;
- .4 с каждого крыла мостика обзор должен обеспечиваться в секторе не менее 225°, т.е. не менее, чем 45° с противоположного борта через нос и до 180° к корме;
- .5 с главного поста управления рулем обзор должен протираться в секторе от направления прямо по носу до не менее, чем 60° на каждый борт;
- .6 борт судна должен быть виден с крыла мостика;
- .7 высота нижней кромки передних окон ходового мостика над палубой мостика должна быть как можно меньше. Ни в коем случае нижняя кромка не должна представлять помехи обзору вперед, как описано в данном правьте;
- .8 верхняя кромка передних окон ходового мостика должна обеспечивать возможность обзора вперед с места управления судном для человека, глаза которого находятся на высоте 1800 мм от палубы мостика, когда

судно испытывает сильную килевую качку. Администрация может снизить требуемую высоту глаз, но не ниже 1600 мм, если она убеждена, что высота 1800 мм не является обоснованной и практичной;
 9 окна должны отвечать следующим требованиям:

- .1 пространство между окнами ходового мостика должно быть минимальным и не располагаться непосредственно перед любым рабочим местом вахтенного;
- .2 во избежание отражения, передние окна мостика должны иметь наклон от вертикали, выступая в своей верхней части наружу на угол не менее 10° и не более 25°;
- .3 поляризованное и тонированное остекление окон не должно устанавливаться; и
- .4 ясный обзор через, по крайней мере, два передних окна ходового мостика и, в зависимости от конфигурации мостика, через дополнительное количество окон должен обеспечиваться всегда, независимо от условий погоды.

2 Суда, построенные до 1 июля 1998 г., должны, насколько это практически возможно, отвечать требованиям пунктов 1.1 и 1.2. Однако, не требуется производства конструктивных изменений или установки дополнительного оборудования на этих судах.

3 Суда необычных проектов, которые, по мнению Администрации, не могут удовлетворять данному правилу, должны быть обеспечены мерами и устройствами, позволяющими достичь видимости, которая как можно полнее, с практической точки зрения, отвечает требованиям данного правила.

Правило 23

Эксплуатационные ограничения

(Данное правило применяется ко всем пассажирским судам, к которым применяется глава I)

1 На пассажирских судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования данного правила должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

2 Перечень всех ограничений в отношении эксплуатации пассажирского судна, включая изъятия из любого из этих правил, ограничения по районам эксплуатации, метеорологические ограничения, ограничения по состоянию моря, допустимой загрузке, дифференту, скорости и любые другие ограничения, предписаны ли они Администрацией или установлены при проектировании, или на стадии строительства, должны быть сведены в Перечень ограничений до того, как пассажирское судно будет введено в эксплуатацию. Перечень вместе с любыми необходимыми пояснениями, должен быть оформлен документом, приемлемым для Администрации, и должен храниться на борту в месте, легко доступном для капитана. Перечень должен поддерживаться на уровне современности. Если используемый язык не является английским или французским, Перечень должен иметь перевод на один или оба этих языка.

ГЛАВА VI ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

ЧАСТЬ А-ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1 Применение
- 2 Информация о грузе
- 3 Анализ содержания кислорода и оборудование обнаружения газа
- 4 Использование пестицидов на судах
- 5 Укладка и крепление

ЧАСТЬ В - СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ, ИНЫХ ЧЕМ ЗЕРНО

- 6 Приемлемость для перевозки
- 7 Размещение навалочного груза

ЧАСТЬ С-ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА

- 8 Определения
- 9 Требования для грузовых судов, перевозящих зерно

ГЛАВА VI-ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

ЧАСТЬ А-ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1 Применение

1 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 рег.т. Однако, для грузовых судов валовой вместимостью менее 500 рег.т Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают излишним применение любых специальных требований частей А или В данной главы, может принять другие надлежащие меры с тем, чтобы обеспечить требуемый уровень безопасности для этих судов.

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 особенности, меры предосторожности, соблюдение которых необходимо для безопасной перевозки таких грузов*.

* Смотри:

- 1 Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза, принятый резолюцией А. 714(17) Организации;
- 2 Кодекс безопасной практики перевозки на судах лесных палубных грузов, принятый резолюцией А.715(17) Организации; и
- 3 Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НГ), принятый резолюцией А.434(XI) Организации, с поправками.

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.

2 Информация о грузе должна включать:

- 1 в случае генерального груза и груза, перевозимого в виде грузовых мест, общее описание груза, массы брутто груза или грузовых мест и любых соответствующих особых свойств груза. Для целей данного правила должна быть предоставлена информация, требуемая в разделе 1.9 Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза, принятого Организацией резолюцией А.714(17) с возможными поправками. Любая такая поправка принимается, и вступает в силу в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции относительно процедур внесения поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I;
- 2 в случае навалочного груза- информацию об удельном погрузочном объеме груза, операциям по штивке, склонности к смещению сыпучего груза, включая угол естественного откоса, если это применимо, и о любых других соответствующих специальных свойствах груза. В случае концентратов или иных грузов, которые могут разжижаться, - дополнительную информацию в виде свидетельства о влагосодержании груза и его предельной влажности для транспортировки.
- 3 в случае навалочного груза, не классифицированного в соответствии с положениями правила VII/2, но который имеет химические свойства, которые могут вызвать возможный вред, в дополнение к информации, требуемой предыдущими подпунктами, информацию о его химических свойствах.

3 До погрузки грузовых мест на судно, грузоотправитель должен обеспечить, чтобы масса брутто таких грузовых мест находилась в соответствии с массой брутто, заявленной в отгрузочных документах.

Правило 3 Анализ содержания кислорода и оборудование обнаружения газа

1 Во время транспортировки навалочного груза, который склонен выделять ядовитые или воспламеняющиеся газы, либо может служить причиной истощения кислорода в грузовом помещении, должен быть предусмотрен соответствующий прибор для измерения концентрации газа или кислорода в воздухе вместе с подробной инструкцией по его использованию. Такой прибор должен удовлетворять требованиям Администрации.

2 Администрация должна предпринять шаги с тем, чтобы обеспечить подготовку экипажей судов в использовании

таких приборов.

Правило 4
*Использование пестицидов на судах***

Соответствующие меры предосторожности должны быть приняты при использовании пестицидов на судах, в особенности, для целей фумигации.

- * Ссылка на документы в данной главе не препятствует использованию электронной обработки данных (EDP) и техники электронного обмена данными (EDI) в дополнение к документации на бумаге.
- ** См. Рекомендацию ИМО по безопасному использованию пестицидов на судах с поправками.

Правило 5
Укладка и крепление

1 Груз и грузовые места, перевозимые на или под палубой, должны быть так погружены, уложены и закреплены, чтобы предотвратить, насколько это практически возможно, в течение всего рейса, повреждение или вред для судна и людей на борту и потерю груза за борт судна.

2 Груз, перевозимый в грузовом месте, должен быть так уложен и закреплен внутри грузового места, чтобы предотвратить в течение всего рейса повреждение или вред для судна и людей на борту.

3 Соответствующие меры предосторожности должны быть приняты во время погрузки и транспортировки тяжеловесных грузов или грузов необычных физических размеров с тем, чтобы обеспечить, что не произойдет конструктивного повреждения судна, и чтобы поддерживать достаточную остойчивость в течение всего рейса.

4 Соответствующие меры предосторожности должны быть приняты вовремя погрузки и транспортировки грузовых мест на борту судов ро-ро, особенно, в отношении устройства крепления на таких судах и грузовых местах, и в отношении прочности мест крепления и найтовов.

5 Контейнеры не должны загружаться сверх максимального веса брутто, указанного на табличке о допущении по условиям безопасности, согласно Международной конвенции по безопасности контейнеров (КБК).

6 Грузовые места, включая колесную технику и контейнеры, должны быть погружены, размещены и закреплены в течении всего рейса в соответствии с Наставлением по креплению груза, одобренным Администрацией. На судах с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, определенными в пункте II-2/3.14, все крепления грузовых мест, в соответствии с Наставлением по креплению грузов, должно быть закончено до того, как судно отойдет от причала. Наставление по креплению груза должно быть составлено в соответствии со стандартом, по крайней мере эквивалентным руководству *, разработанному Организацией **.

- * См. Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза, принятый Организацией резолюцией А.714(17) с поправками, в частности, разделы 1.6 и 1.7 Кодекса.

** См. руководство, подлежащее разработке Организацией

ЧАСТЬ В-СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ, ИНЫХ ЧЕМ ЗЕРНО

Правило 6
Приемлемость для перевозки

1 До погрузки навалочного груза капитан судна должен располагать исчерпывающей информацией об остойчивости судна и о распределении груза согласно типовым случаям загрузки. Способ подготовки такой информации должен удовлетворять требованиям Администрации *.

2 Концентраты или другие грузы, которые могут разжижаться, должны приниматься к погрузке только тогда, когда действительное содержание влаги в грузе менее, чем предельная влажность для транспортировки. Однако, такие концентраты и другие грузы могут быть приняты к погрузке даже тогда, когда содержание влаги в них превышает вышеуказанный предел, при условии, что предприняты удовлетворяющие Администрацию меры безопасности для обеспечения достаточной остойчивости в случае смещения груза и, дополнительно, при условии, что судно имеет достаточную прочность.

3 До погрузки навалочного груза, который не является грузом, классифицированным в соответствии с положениями правила VII/2, но который имеет такие химические свойства, которые могут вызвать потенциальный вред, должны быть приняты специальные меры предосторожности для его безопасной перевозки.

- * См. Кодекс остойчивости в неповрежденном состоянии для всех типов судов, охваченных инструментами ИМО, принятый резолюцией А.749(18)

Правило 7

*Погрузка, выгрузка и размещение навалочных грузов**

1 Для целей данного правила, представитель терминала означает лицо, назначенное терминалом или иным учреждением, где грузится или выгружается судно, которое является ответственным за операции, проводимые этим терминалом или учреждением в отношении конкретного судна.

2 Для того чтобы капитан мог предотвратить чрезмерные напряжения в корпусе, судно должно быть обеспечено буклетом на языке, который знает командный состав, ответственный за грузовые операции на судне. Если этот язык не является английским, судно должно быть обеспечено буклетом также и на английском языке. Буклет, как минимум, должен включать:

- .1 данные об остойчивости, требуемые правилом II-1/22;
- .2 вместимости балластных танков и производительности средств заполнения и откачки этих танков;
- .3 максимально допустимую нагрузку на единицу поверхности второго дна;
- .4 максимально допустимую нагрузку на трюм;
- .5 инструкции общего характера по погрузке и выгрузке в отношении прочности корпуса, включая любые ограничения по наихудшим условиям эксплуатации в течение погрузки, выгрузки, операций с водяным балластом и рейса;
- .6 любые специальные ограничения по наихудшим условиям эксплуатации, наложенные Администрацией или признанной ею организацией, если применимо; и
- .7 где требуются расчеты на прочность - максимально разрешенные усилия и моменты, воздействующие на корпус судна при погрузке, выгрузке и в рейсе.

3 Перед погрузкой или выгрузкой навалочного груза капитан и представитель терминала должны составить согласованный между ними план, обеспечивающий, чтобы разрешенные усилия и моменты, воздействующие на судно, не превышались при погрузке или выгрузке; план должен включать последовательность, количество и требуемое время на погрузку или выгрузку, принимая во внимание производительность средств погрузки или выгрузки, количество питателей/конвейеров/грейферов и возможностей судна по приему/откачке водяного балласта. План и любые последующие изменения в нем должны передаваться на хранение соответствующей власти государства порта.

4 Навалочные грузы грузятся и их поверхность разравнивается, насколько это необходимо, до границ грузового помещения с тем, чтобы свести к минимуму риск смещения груза и обеспечить достаточную остойчивость в течение всего рейса.

5 Если навалочные грузы перевозятся в твиндеках, люки таких твиндеков должны закрываться в тех случаях, когда информация о погрузке указывает на недопустимый уровень напряжений в наборе днища при открытых люках твиндеков. Поверхность груза достаточно разравнивается и должна либо простирается на одном уровне от борта до борта, либо делиться дополнительными продольными переборками достаточной прочности. Во избежание перенапряжений в наборе палубы твиндека, должна соблюдаться безопасная величина грузовместимости твиндеков.

6 Капитан и представитель терминала должны обеспечить проведение операций по погрузке и выгрузке в соответствии с согласованным планом.

7 Если, в ходе погрузки или выгрузки, любой из показателей судна, ссылка на которые делается в пункте 2, превышен, или может стать таковым, если погрузка или выгрузка будет продолжена, капитан имеет право приостановить грузовые операции и обязан известить об этом соответствующую власть государства порта, которой передан на хранение план. Капитан и представитель терминала должны обеспечить принятие мер по исправлению ситуации. Капитан и представитель терминала должны обеспечить, чтобы используемый метод выгрузки не наносил повреждения набору корпуса судна.

8 Капитан обеспечивает, чтобы персонал судна постоянно отслеживал грузовые операции. Где возможно, должна регулярно замеряться осадка судна при погрузке или выгрузке, с целью подтверждения указанного терминалом количества обработанного груза. Каждый замер осадки и количество груза заносятся в грузовую книгу. Если выявлены значительные отклонения от согласованного плана, грузовые или балластные, или оба этих вида операций должны быть скорректированы с целью исправления отклонений.

- * См. Кодекс практики безопасной погрузки и выгрузки навалочников, принятый резолюцией А....(20)

Организации.

ЧАСТЬ С-ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА

Правило 8 *Определения*

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

1 "Международный зерновой кодекс" означает Международный кодекс безопасной перевозки зерна насыпью, принятый Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.23(59) и в который могут быть внесены поправки Организацией, при условии, что такие поправки приняты, вступили в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, относящимися к процедурам внесения поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

2 Термин "зерно" включает зерно пшеницы, маиса (кукурузы), овса, ржи, ячменя, риса, семена бобовых и обработанное зерно этих культур, когда его свойства схожи со свойствами натурального зерна.

Правило 9 *Требования для грузовых судов, перевозящих зерно*

1 В дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил, грузовое судно, перевозящее зерно, должно отвечать требованиям Международного зернового кодекса и иметь документ о разрешении, как требует этот Кодекс. Для целей настоящего правила требования Кодекса должны рассматриваться как обязательные.

2 Судно, не имеющее такого документа, не должно грузить зерно прежде, чем капитан не убедит Администрацию или Договаривающееся правительство порта погрузки от имени Администрации, что судно в предполагаемом состоянии загрузки будет отвечать требованиям Международного зернового кодекса.

ГЛАВА VII ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ЧАСТЬ А-ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В УПАКОВКЕ ИЛИ НАВАЛОМ

- 1 Применение
- 2 Классификация
- 3 Упаковка
- 4 Маркировка и знаки опасности
- 5 Документы
- 6 Требования к укладке
- 7 Взрывчатые вещества на пассажирских судах
- 7-1 Сообщения о происшестввиях с опасными грузами

ЧАСТЬ В - КОНСТРУКЦИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ НАЛИВОМ

- 8 Определения
- 9 Применение к танкерам-химовозам
- 10 Требования к танкерам-химовозам

ЧАСТЬ С - КОНСТРУКЦИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ НАЛИВОМ

- 11 Определения
- 12 Применение к газовозам
- 13 Требования к газовозам

ГЛАВА VII - ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ЧАСТЬ А-ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В УПАКОВКЕ ИЛИ НАВАЛОМ

Правило 1 Применение

1 Настоящая часть, если специально не предусмотрено иное, применяется к опасным грузам, классифицированным согласно правилу VII/2 и перевозимым в упаковке или навалом (именуемым далее "опасные грузы") на всех судах, к которым применяются настоящие правила, а также на грузовых судах валовой вместимостью менее 500 рег.т.

2 Положения настоящей части не применяются к судовым запасам, оборудованию и снабжению.

3 Перевозка опасных грузов без соблюдения положений настоящей части запрещается.

4 В дополнение к положениям настоящей части каждое Договаривающееся правительство должно издавать или поручать издавать подробные инструкции по безопасной упаковке и укладке опасных грузов, включая необходимые меры предосторожности при совместной перевозке их с другими грузами*.

* См, Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), принятый резолюцией А.716(17) Организации, а также соответствующие разделы и части Дополнения В Кодекса безопасной практики перевозки навалочных грузов (КНГ), принятого резолюцией А. 434 (XI), с поправками, которые были или могут быть приняты Комитетом по безопасности на море.

Правило 2 Классификация

Опасные грузы делятся на следующие классы

Класс 1	Взрывчатые вещества
Класс 2	Газы сжатые, сжиженные или растворенные под давлением
Класс 3	Воспламеняющиеся жидкости
Класс 4.1	Воспламеняющиеся твердые вещества
Класс 4.2	Вещества, способные самовозгораться
Класс 4.3	Вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой
Класс 5.1	Окисляющие вещества
Класс 5.2	Органические перекиси
Класс 6.1	Токсичные вещества
Класс 6.2	Инфекционные вещества
Класс 7	Радиоактивные вещества
Класс 8	Едкие и коррозионные вещества
Класс 9	Разнообразные прочие опасные вещества и предметы, т.е. любое другое вещество, которое, как показывает или может показать практика, имеет такой опасный характер, что к нему должны применяться положения настоящей части.

Правило 3 Упаковка

1 Упаковка опасных грузов должна:

- .1 быть качественной и в хорошем состоянии;
- .2 иметь такую внутреннюю поверхность, которая не поддается опасному воздействию содержимого при возможном контакте с ним; и
- .3 выдерживать обычный риск при погрузке-выгрузке и перевозке морем.

2 Используемый для упаковки сосудов с жидкостью поглощающий или прокладочный материал должен:

- .1 сводить к минимуму опасность, которую может вызвать жидкость;
- .2 исключать перемещение сосуда и облегать его со всех сторон; и
- .3 насколько это целесообразно и практически возможно, быть в количестве, достаточном для поглощения жидкости при повреждении сосуда.

3 Сосуды, содержащие опасные жидкости, должны при температуре, при которой производится их наполнение, иметь достаточное свободное пространство с учетом наибольшей температуры, которая возможна во время нормальной перевозки.

4 Баллоны или сосуды для газов, находящихся под давлением, должны быть соответствующим образом изготовлены, испытаны, правильно наполнены и содержаться в хорошем состоянии.

5 К порожним неочищенным сосудам, в которых перевозились опасные грузы, должны применяться положения настоящей части, относящиеся к наполненным сосудам, если не были приняты надлежащие меры, которые делают такие порожние сосуды совершенно безопасными.

Правило 4

Маркировка и знаки опасности

1 Упаковки с опасными грузами должны иметь маркировку, указывающую их правильное техническое наименование; одни лишь коммерческие наименования не должны применяться.

2 Упаковки с опасными грузами должны иметь отличительные знаки опасности, выполненные в виде ярлыков или плакатов, либо нанесенные на упаковки с помощью трафарета, в зависимости от того, что является приемлемым, четко указывающие на опасные свойства находящихся в них грузов.

3 Способы нанесения на упаковки с опасными грузами правильного технического наименования, крепления к ним ярлыков или плакатов или нанесения на них с помощью трафарета знаков опасности должны быть такими, чтобы данная информация оставалась различимой на упаковках, находившихся в морской воде по меньшей мере в течение 3 месяцев. При выборе приемлемого способа маркировки, а также крепления к упаковкам ярлыков или плакатов или нанесения на них с помощью трафарета знаков опасности необходимо принимать во внимание прочность используемых материалов и характер поверхности упаковки.

4 Такие маркировка и знаки опасности, выполненные в виде ярлыков или нанесенные с помощью трафарета, должны иметься на всех упаковках с опасными грузами, за исключением:

- .1 упаковок, содержащих опасные грузы с низкой степенью опасности или в ограниченном количестве *; или
- .2 случаев, когда особыми обстоятельствами допускается, чтобы упаковки укладывались и перегружались укрупненными грузовыми местами, имеющими отличительные знаки опасности *.

Правило 5

*Документы***

1 Во всех документах, относящихся к перевозке опасных грузов морем, в которых указывается наименование грузов, должно быть указано их правильное техническое наименование (одни лишь коммерческие наименования не должны применяться) и правильное описание в соответствии с классификацией, изложенной в правиле VII/2.

2 Грузовые документы, подготовленные грузоотправителем, должны включать или к ним должно быть приложено подписанное свидетельство или декларация о том, что предъявляемый к перевозке груз надлежащим образом упакован и снабжен маркировкой, знаками опасности и находится в состоянии, пригодном для перевозки.

3 Лицо, ответственное за упаковку опасных грузов в контейнере или автотранспортном средстве, должно предоставить подписанное свидетельство об укладке в контейнере или транспортном средстве, указывающее на то, что груз в грузовом месте был надлежащим образом упакован и закреплен и что были выполнены все применимые транспортные требования. Такое свидетельство или декларация могут быть объединены с документом, указанным в пункте 2.

4 Когда имеется обоснованное сомнение в том, что контейнер или автотранспортное средство, в котором упакованы опасные грузы, не отвечают требованиям пункта 2 или 3, или когда свидетельство об укладке в контейнере или декларации об укладке в транспортном средстве не представлены, контейнер или транспортное средство не должны приниматься к отгрузке.

5 Каждое судно, перевозящее опасные грузы, должно иметь специальную опись опасных грузов или манифест с указанием, в соответствии с классификацией, изложенной в правиле VII/2, имеющихся на борту опасных грузов и места их расположения на судне. Вместо специальной описи или манифеста допускается использование подробного грузового плана с указанием класса всех имеющихся на борту опасных грузов и места их расположения на судне. Копия одного из этих документов должна представляться по требованию лицу или организации, назначенным властями государства порта, до отхода.

6 Грузовые транспортные места, включая грузовые контейнеры, 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 крайней мере эквивалентным Руководству *******, разработанному Организацией.

* См. Особые изъятия, предусмотренные Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

** Ссылка на документы в данном правиле не препятствует использованию электронной обработки данных (EDP) и техники электронного обмена данными (EDI) в дополнение к документации на бумаге.

*** См. Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза, принятый Организацией резолюцией А.714(17) с поправками, в частности, разделы 1.6 и 1.7 Кодекса.

Правило 6

Требования к укладке

1 Опасные грузы должны быть погружены, размещены и закреплены безопасно и надлежащим образом в соответствии с характером этих грузов. Несовместимые грузы должны быть отделены друг от друга.

2 Взрывчатые вещества (за исключением боеприпасов), представляющие серьезную опасность, должны быть уложены в особые помещения, надежно запертые во время рейса. Такие взрывчатые вещества должны быть отделены от детонаторов. Электроаппаратура и кабели во всех помещениях, в которых перевозятся взрывчатые вещества, должны быть устроены и использоваться так, чтобы сократить до минимума опасность возникновения пожара или взрыва.

3 Перевозимые в упаковке опасные грузы, которые выделяют опасные пары, должны быть уложены в помещении с искусственной вентиляцией или на палубе. Перевозимые навалом опасные грузы, которые выделяют опасные пары, должны размещаться в хорошо вентилируемом помещении.

4 На судах, перевозящих воспламеняющиеся жидкости или газы, должны в необходимых случаях приниматься особые меры предосторожности против возникновения пожара или взрыва.

5 Вещества, способные самонагреваться или самовозгораться, не должны перевозиться без принятия надлежащих мер предосторожности с целью сокращения до минимума возможности возникновения пожара.

Правило 7

*Взрывчатые вещества на пассажирских судах**

1 Взрывчатые вещества подкласса 1.4 группы совместимости S, могут перевозиться в любом количестве на пассажирских судах. Никакие другие взрывчатые вещества не могут перевозиться, за исключением любого, перечисленного ниже:

- .1 взрывчатые вещества, используемые в целях спасания, если общая чистая масса таких взрывчатых веществ не превышает 50 кг на судно; или
- .2 взрывчатые вещества групп совместимости C, D и E, если общая чистая масса взрывчатых веществ не превышает 10 кг на судно; или
- .3 взрывчатые вещества группы совместимости G, не являющиеся веществами, требующими специального хранения, если общая чистая масса взрывчатых веществ не превышает 10 кг на судно; или
- .4 взрывчатые вещества группы совместимости B, если общая масса взрывчатых веществ не превышает 5 кг на судно;
- .5 предметы группы совместимости N разрешаются к перевозке на пассажирских судах только, если общая нетто масса взрывчатых веществ не превышает 50 кг на судно и не перевозятся никаких других взрывчатых веществ кроме подкласса 1.4 группы совместимости S.

2 Независимо от положений пункта 1, на пассажирских судах, на которых предусмотрены специальные меры безопасности, одобренные Администрацией, могут перевозиться дополнительные количества или типы взрывчатых веществ.

- * См. класс 1 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

Правило 7-1

Сообщения о происшествиях с опасными грузами

1 Когда случается происшествие, связанное с утерей или весьма вероятной утерей за борт упакованных опасных грузов, капитан или другое лицо, ответственное за судно, должны сообщить ближайшему прибрежному государству особенности такого происшествия без задержки и с наибольшей возможной полнотой на основе руководства и общих принципов, принятых Организацией *.

2 В случае, если судно, указанное в пункте 1, оставлено или когда сообщение с такого судна не было полным или оно не было получено, владелец, фрахтователь, управляющий или лицо, ответственное за эксплуатацию судна, или их агенты принимают с наибольшей возможной полнотой обязательства, возложенные на капитана по этому правилу.

- * "Руководство и общие принципы, принятые Организацией" отсылают к "Общим принципам систем сообщений с судов и требованиям о сообщениях с судов, включая руководство по сообщениям о происшествиях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами моря", принятыми резолюцией А.648(16) Организации.

ЧАСТЬ В - КОНСТРУКЦИЯ 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 1.

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 VII/9 "судно, построенное" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 "Подобная стадия постройки" означает стадию, на которой:

- 1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
- 2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1 % расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

Правило 9

Применение к танкерам-химовозам

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, предъявляющимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 1986 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному в эту дату или после нее, по меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой ремонту, переоборудованию и модификации существенного характера и связанному с ним изменению в оборудовании, судно должно отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному 1 июля 1986 года 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 I/8, I/9 и I/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 Танкер-химовоз, имеющий свидетельство, выданное в соответствии с положениями пункта 1, подлежит контролю, предусмотренному правилом I/19. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное в соответствии с правилом I/12 или I/13.

ЧАСТЬ С - КОНСТРУКЦИЯ 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 VII/12 "судно, построенное" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 "Подобная стадия постройки" означает стадию, на которой:

- .1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
- .2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

Правило 12

Применение к газовозам

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.

ГЛАВА VIII ЯДЕРНЫЕ СУДА

- 1 Применение
- 2 Применение других глав
- 3 Изъятия
- 4 Одобрение реакторной установки
- 5 Пригодность реакторной установки к эксплуатации в судовых условиях
- 6 Радиационная безопасность
- 7 Информация о безопасности
- 8 Руководство по эксплуатации
- 9 Освидетельствования
- 10 Свидетельства
- 11 Специальный контроль
- 12 Аварии

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 должны отвечать 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

- a) Информация о безопасности подготавливается для оценки ядерной силовой установки и безопасности судна с тем, чтобы в море или в порту гарантировать отсутствие чрезмерной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам, населению, водным путям, продовольственным либо водным ресурсам. Если такая Информация о безопасности, которая всегда должна отражать фактическое состояние, удовлетворяет Администрацию, она одобряет ее.
- b) Информация о безопасности заблаговременно представляется Договаривающимся правительствам тех стран, в которые предполагается заход ядерного судна, чтобы они могли оценить безопасность судна.

Правило 8

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 1/7 или правил 1/8, 9 и 10 в той мере, в какой освидетельствования не ограничены присутствием радиации. Кроме того, освидетельствования включают любые специальные требования Информации о безопасности. Независимо от положений правил 1/8 и 10, во всех случаях они должны проводиться не реже одного раза в год.

Правило 10

Свидетельства

- a) К ядерным судам не применяется положения пункта (a) правила I/12 и правила I/14.
- b) Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности ядерного пассажирского судна, выдается ядерному пассажирскому судну после его проверки и освидетельствования, если оно отвечает требованиям главы II-1, II-2, III, IV и VIII и любыми иным применимым требованиям настоящих правил.
- c) Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности ядерного грузового судна, выдается ядерному грузовому судну после его проверки и освидетельствования, если оно отвечает изложенным в правиле 1/10

требованиям в отношении освидетельствования грузовых судов, требованиям глав II-1, II-2, III, IV и VIII и любым иным применимым требованиям настоящих правил.

d) В свидетельствах о безопасности ядерного пассажирского судна и свидетельствах о безопасности ядерного грузового судна указывается, что "судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует Информации о безопасности, одобренной для судна".

e) Срок действия свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и свидетельства о безопасности ядерного грузового судна не может превышать 12 месяцев.

f) Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и свидетельства о безопасности ядерного грузового судна выдаются либо Администрацией, либо лицом или организацией, должным образом сую на то уполномоченными. В любом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

Правило 11

Специальный контроль

В дополнение к контролю, установленному правилом 1/19, ядерные суда подлежат специальному контролю до входа в порты Договаривающихся правительств в целях установления наличия на борту действительного свидетельства о безопасности ядерного судна и отсутствия повышенной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам или населению, водным путям, продовольственным либо водным ресурсам в море или в порту.

Правило 12

Аварии

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

Правило 1

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 "Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)" означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Организацией резолюцией 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-1/2.12.

4 "Танкер-химовоз" - танкер-химовоз, определенный в правиле VII/8.2.

5 "Газовоз" - газовоз, определенный в правиле VII/11.2.

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 "Морская передвижная буровая установка (ПБУ)" - судно, способное производить буровые операции по разведке или разработке ресурсов недр морского дна, таких как жидкие или газообразные углеводороды, сера или соль.

8 "Высокоскоростное судно" - судно, определенное в правьте X/1.2.

Правило 2

Применение

1 Данная глава применяется к следующим судам, независимо от даты постройки:

- .1 пассажирским судам, включая пассажирские высокоскоростные суда, -непозднее 1 июля 1998 года;
- .2 нефтяным танкерам, танкерам-химовозам, газовозам, навалочным судам и грузовым высокоскоростным судам валовой вместимостью 500 и более - не позднее 1 июля 1998 года; и
- .3 другим грузовым судам и морским передвижным буровым установкам валовой вместимостью 500 и более - не позднее 1 июля 2002 года.

2 Данная глава не применяется к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях.

Правило 3

Требования по управлению безопасностью

1 Компания и судно должны отвечать требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью.

2 Судно эксплуатируется компанией, имеющей Документ о соответствии, упомянутый в правиле 4.

Правило 4

Освидетельствование

1 Документ о соответствии выдается каждой компании, отвечающей требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью. Этот документ выдается Администрацией; организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством.

2 Экземпляр Документа о соответствии находится на судне с тем, чтобы капитан мог бы представить его по требованию для проверки.

3 Свидетельство, называемое 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 действия компании и ее методы управления на судне 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 В соответствии с положениями пункта 3 данного правила судно, которое должно иметь свидетельство, выданное в соответствии с положениями правила 4.3, подлежит контролю в соответствии с положениями правила XI/4. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное согласно правилу I /12 или I /13.

3 В случае изменения государства флага судна или компании, принимаются специальные меры переходного характера в соответствии с руководством, разработанным Организацией. *"

* См. Руководство по внедрению МКУБ Администрациями, принятое резолюцией А.788(19) Организации.

ГЛАВА X

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ

Правило 1 Определения

Для целей данной главы:

1 "Кодекс высокоскоростных судов (Кодекс ВСС)" означает Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.36 (63), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

2 "Высокоскоростное судно" - судно, способное развивать максимальную скорость в метрах в секунду (м/с), равную или превышающую:

$$3,7 V^{0,1667}$$

где: V - водоизмещение, соответствующее расчетной ватерлинии, м.

3 Выражение "судно, построенное" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 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.

Правило 2 Применение

1 Данная 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 часа 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 часов 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 января 1996 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 января 1996 года или после этой даты, в той мере, в которой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

Правило 3 Требования, предъявляемые к высокоскоростным судам

1 Независимо от положений глав I - IV и правила V/12, высокоскоростное судно, отвечающее полностью требованиям Кодекса высокоскоростных судов, освидетельствованное и получившее свидетельство, как это предусмотрено Кодексом, должно считаться отвечающим требованиям глав I-IV и правила V/12. Для целей данного правила требования Кодекса должны рассматриваться как обязательные.

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

СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

Правило 1

Предоставление полномочий признанным организациям

Организации, ссылка на которые делается в правиле I/6, должны отвечать Руководству, принятому резолюцией A.739(18) Организации, с возможными поправками, и Спецификациям, принятым резолюцией Организации A.789(19), с возможными поправками, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

Правило 2

Расширенные освидетельствования

Навалочные суда, определенные в правиле IX/1.6, и нефтяные танкеры, определенные в правиле II-1/2.12, подлежат проверкам по расширенной программе в соответствии с руководством, принятым Ассамблеей Организации резолюцией A.744(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.

Правило 3

Опознавательный номер судов

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам валовой вместимостью 100 и более и ко всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

2 Каждое судно должно иметь опознавательный номер, который соответствует системе опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией.*

3 Опознавательный номер судна должен включаться в свидетельства и заверенные копии свидетельств, которые выдаются согласно правилу 12 или правилу 13 главы 1.

4 В отношении судов, построенных до 1 января 1996 года, настоящее правило вступает в силу при возобновлении свидетельства 1 января 1996 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, указанных в пункте 1 данного правила, Договаривающееся правительство, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.

3 К настоящему правилу применяется предписанные в правиле I/19 процедуры контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Договаривающегося правительства, осуществляющего контроль эксплуатационных требований, специально предусмотренных в правилах."

* См. Систему опознавательных номеров судов ИМО, принятую Организацией резолюцией A.600(15).

** См. Процедуры контроля судов государством порта, принятые резолюцией А.787(19).

1.1 Приложение 1

ТЕКСТ ПОПРАВК К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-1974

Правило II-1/2- Определения

.Добавить следующее после пункта 11 правила II-1/2:

"12 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."

Добавить новое правило II-1/12-2:

Правило 12-2

Доступ в помещения грузовой зоны нефтяных танкеров

1 Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты.

2 Доступ в коффердамы, балластные танки, грузовые танки и другие помещения грузовой зоны должен быть непосредственно с открытой палубы, и он должен быть таким, Чтобы обеспечить их полный осмотр. Доступ в помещения двойного дна может быть через грузовое насосное отделение, насосное отделение, глубокий коффердам, туннель трубопроводов или подобные им помещения, при условии соблюдения требований к вентиляции.

3 Для доступа через горизонтальные отверстия, люки или горловины, их размеры должны быть достаточными, чтобы вверх или вниз по трапу беспрепятственно прошел человек с автономным дыхательным аппаратом и защитным оборудованием, а также чтобы через отверстие можно было бы поднять пострадавшего с пола соответствующего помещения. Минимальный размер отверстия должен быть не менее чем 600х600 мм.

4 Для доступа через вертикальные отверстия или горловины, обеспечивающие проход по длине и ширине помещения, минимальный размер отверстия должен быть не менее чем 600х800 мм на высоте не более 600 мм от обшивки днища, если не предусмотрен решетчатый настил или другие опоры для ног.

5 Для нефтяных танкеров дедвейтом менее 5000 т меньшие размеры могут быть одобрены Администрацией при особых обстоятельствах, если возможность пройти через такие отверстия или вынести пострадавшего может удовлетворить .^Администрацию".

Правило II-1/37- Связь между ходовым мостиком машинным помещением

Пронумеровать существующий текст как пункт 1 и добавить следующее:

"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 связи для передачи команд с ходового мостика в машинное помещение или пост управления, откуда обычно осуществляется управление скоростью и направлением упора гребных винтов. Одним из этих средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинных помещениях, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с ходового мостика и из машинного помещения с любым другим местом, из которого может осуществляться управление скоростью или направлением упора гребных винтов.

Правило II-1/42 - Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

Внести следующий пункт после пункта 3.2 правила II-1/42:

3.3 следующие положения пункта 3.1.2 не применяются к судам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты:

если не предусмотрено второе независимое средство для пуска генератора -аварийного источника электроэнергии, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска.

Правило II-1/43 - Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах

Внести следующий пункт после пункта 3.2 правила II-1 /43:

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 генератора -аварийного источника электроэнергии, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска."

Правило II-1/44 - Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов

Внести следующий пункт после пункта 2 правила II-1/44:

2.1 Суда, построенные 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо положения второго предложения пункта 2, должны отвечать следующим требованиям:

источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить критическое истощение его системой автоматического пуска, если не предусмотрено второе независимое средство для пуска. Дополнительно должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 минут, если не может быть доказана эффективность ручного пуска."

Правило II-1/45 - Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

1 Внести следующее после пункта 3.2 правила II-1/45:

"3.2-1 Для судов, построенных 1 октября 1994 года или после этой даты, требование пункта 3.1 не исключает применения ограниченных и местно заземленных систем при условии, что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений."

2 Внести следующее после пункта 4.2:

"4.3 Суда, построенные 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо положений пункта 4.1, должны отвечать следующим требованиям: б

- .1 за исключением случаев, допускаемых пунктом 4.3.2, заземленные системы распределения тока не должны применяться на танкерах;
- .2 требование пункта 4.3.1 не исключает применения заземленных искро-безопасных 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 ограничен не более чем 5 амперами 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 среднеквадратическим напряжением 1000 В (линейное напряжение) и более, при условии, что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений."

Правило II-2/1 - Применение

1 Изменить пункт 1.1 следующим образом:

1.1 Если специально не предусмотрено иное, части А, С и Д данной главы применяются к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 1986 г. или после этой даты, а часть В данной главы применяется к судам, кили которых заложены или которых находятся в подобной стадии постройки 1 октября 1994 г. или после этой даты."

2 Добавить следующее к существующему предложению пункта 2:

а в отношении судов, построенных до 1 октября 1994 года, Администрация должна обеспечить, чтобы применимые требования части В главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной резолюциями MSC.KXLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59) и MSC.24(60), были выполнены."

Правило II-2/3 – Определения

Добавить следующий новый пункт 33:

33 В отношении судов, построенных 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо определения главных вертикальных зон, представленного в пункте 9, применяется следующее определение:

главные вертикальные зоны есть зоны, на которые корпус, надстройка и рубки судна разделены перекрытиями класса "А", средняя длина и ширина которых на любой палубе не превышает, как правило, 40 м,"

Правило II-2/4 - Пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава

1 Добавить следующее после пункта 3.3.2.8:

.2.9 суда, построенные 1 октября 1994 г. или после этой даты, вместо положений пункта 3.3.2.6, должны отвечать следующим требованиям:

помещение, в котором находится пожарный насос, не должно примыкать к границам машинных помещений категории А или к тем помещениям, в которых находятся главные пожарные насосы. Там, где вышеуказанное

практически невозможно, общая переборка между этими двумя помещениями должна иметь изоляцию, соответствующую стандарту конструктивной противопожарной защиты, эквивалентному требуемому для постов управления а правиле 44."

2 Добавить следующее после пункта 3.3.3:

.3.1 для судов, построенных 1 октября 1994 г. или после этой даты, альтернативным средством, предусмотренным в соответствии с положениями пункта 3.3.3, должен быть аварийный пожарный насос с независимым приводом от источника энергии. Источник энергии насоса и кингстон насоса должны находиться за пределами машинного помещения."

3 Добавить следующее после пункта 4.2:

4.2.1 Пассажирские суда, построенные 1 октября. 1994 г. или после этой даты, вместо положений пункта 4.2, должны отвечать следующим требованиям:

если два насоса одновременно подают воду через указанные в пункте 8 стволы и краны для обеспечения подачи количества воды, указанного в п.4.1, то во всех кранах должно поддерживаться минимальное давление $0,4 \text{ Н/мм}^2$ для судов валовой вместимостью 4000 рег.т и более и $0,3 \text{ Н/мм}^2$ для судов валовой вместимостью менее 4000 рег.т.

Правило II-2/5 - Стационарные газовые системы пожаротушения

1 Добавить следующие пункты после пункта 2.4:

2.5 Системы углекислого газа, установленные 1 октября 1994 года или после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:

- .1 должны быть предусмотрены два отдельных средства управления подачей углекислого газа в защищаемое помещение и для обеспечения срабатывания сигнализации о пуске газа. Одно должно использоваться для выпуска газа из резервуаров для его хранения. Другое должно использоваться для открытия клапана на трубопроводе, осуществляющем подачу газа в защищаемое помещение;
- .2 эти два средства управления должны находиться внутри шкафа, легко определяемого для конкретного защищаемого помещения. Если шкаф со средством управления закрывается на замок, ключ от шкафа должен находиться в футляре с разбивающейся крышкой на видном месте рядом со шкафом."

2 Заменить пункт 3.1 следующим:

3.1 Использование галоидированных углеводородов в качестве огнетушащих веществ допускается лишь в машинных помещениях, насосных помещениях и в грузовых помещениях, предназначенных только для перевозки транспортных средств без груза. Новые установки систем галоидированных углеводородов

запрещаются на всех судах."

Правило II-2/13- Стационарные системы и системы сигнализации обнаружения пожара

1 Заменить пункт 1.6 следующим:

1.6 Панели сигнализации должны, как минимум, указывать луч, в котором сработал автоматический или ручной извещатель. По меньшей мере одна из панелей должна быть расположена так, чтобы она всегда была легко доступна для ответственных членов экипажа при нахождении судна в море или в порту, кроме случаев, когда судно выведено из эксплуатации. Если станция сигнализации расположена в центральном пожарном посту, одна из панелей сигнализации должна находиться на ходовом мостике.

2 Заменить пункт 1.8 следующим:

1.8 Если система обнаружения пожара не включает в себя средств дистанционного определения положения каждого автоматического извещателя в отдельности, обычно не должно допускаться обслуживание каким-либо лучом более чем одной палубы в пределах жилых и служебных помещений и постов управления, за исключением луча, обслуживающего выгородку трапа. Во избежание промедления в установлении места возникновения пожара количество выгороженных помещений, обслуживаемых каждым лучом, должно быть ограничено в соответствии с требованиями Администрации. В любом случае не допускается обслуживание каким-либо лучом более 50 выгороженных помещений. Если система обнаружения пожара позволяет дистанционно определять место возникновения пожара каждым отдельным автоматическим извещателем, лучи могут обслуживать несколько палуб и любое количество помещений."

3 Заменить пункт 1.9 следующим:

1.9 На пассажирских судах, если нет системы обнаружения пожара, способной дистанционно определять место возникновения пожара каждым отдельным автоматическим извещателем, один и тот же луч автоматических извещателей не должен обслуживать помещения, расположенные по обоим бортам судна или более чем на одной палубе, и не должен располагаться более чем в одной вертикальной зоне. Однако Администрация может разрешить обслуживание одним лучом автоматических извещателей помещений на обоих бортах судна и более чем на одной палубе, если она убеждена, что это не приведет к ослаблению противопожарной защиты судна. На пассажирских судах, оснащенных системой обнаружения пожара, способной дистанционно определять место возникновения пожара каждым отдельным автоматическим извещателем, один луч может обслуживать помещения на обоих бортах судна и на нескольких палубах, но не может располагаться более чем в одной главной вертикальной зоне.

4 Добавить следующий пункт 1.15:

1.15 Системы обнаружения пожара, способные дистанционно определять место возникновения пожара, установленные 1 октября 1994 года или после этой даты должны быть устроены так, чтобы:

- петля не могла бы быть повреждена пожаром более чем в одной точке;
- были предусмотрены средства, которые при любом повреждении в петле (например, при прекращении подачи энергии, коротком замыкании, заземлении) обеспечивали бы функционирование петли;
- были приняты все меры для восстановления первоначального состава системы в случае повреждения электрического, электронного оборудования, искажения информации;
- срабатывание первого сигнала пожарной тревоги не препятствовало бы срабатыванию любого другого извещателя и подаче последующих сигналов тревоги."

Правило II-2/20 - Схемы противопожарной защиты и учения по борьбе с пожаром

Добавить следующий новый пункт 4: 12

4 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, изданного Организацией *.

* См. руководство, которое будет разработано Организацией.

Правило II-2/24 - Главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны

1 Пункт 1.1 изменить следующим образом:

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 (реcessов) должно быть минимальным, а там, где они необходимы, они также должны быть выполнены перекрытиями класса А-60. Если с одной стороны перекрытия имеется помещение категории 26.2.2(5), 26.2.2(9), 26.2.2(10), стандарт может быть снижен до А-0."

2 Пункт 2 изменить следующим образом:

2 Переборки, образующие границы главных вертикальных зон выше палубы 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 разместить большое общественное помещение, простирающееся на всю длину главной вертикальной зоны при условии, что общая площадь главной вертикальной зоны не превышает 1600 м на любой палубе. Длина или ширина главной вертикальной зоны - это максимальное расстояние между наиболее удаленными точками ограничивающих ее переборок.

3 Изъять ссылку на таблицу 26.3.

Правило II-2/25 - Переборки внутри главной вертикальной зоны

1 Добавить следующее в начале первого предложения пункта 2:

"На судах, перевозящих не более 36 пассажиров,"

2 Заменить пункт 3 следующим:

3 Все переборки, в отношении которых требуется, чтобы они были перекрытиями класса "В", за исключением переборок коридоров, предусмотренных в пункте 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 зашивки класса "В" по крайней мере такой же огнестойкости, как переборка, то в этом случае переборка может оканчиваться у непрерывного подволока или зашивки.

Правило II-2/26 - Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих более 36 пассажиров

1 Пункт 2.1 изменить следующим образом:

.1 таблица 26.1 применяется к переборкам, не ограничивающим ни главные вертикальные зоны, ни горизонтальные зоны. Таблица 26.2 применяется к палубам, не образующим уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивающих горизонтальные зоны."

2 В пункте 2.2(3) исключить слова "и вестибюли".

3 Изменить пункт 2.2(4) следующим образом:

(4) Места 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, борта надстройки и рубки, расположенные ниже районов мест посадки в спасательные плоты и слипов для эвакуации и примыкающие к ним районы.

жидкости

A-30

Таблица 26.2 – Палубы, не образующие уступов в главных вертикальных зонах и не ограничивающие главные вертикальные зоны

Помещения	(1) (12)	(2) (13)	(3) (14)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Посты управления				(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-
30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60						
Межпалубные сообщения				(2)	A-0	A-0a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-
0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30						
Коридоры				(3)	A-15	A-0	A-0a	A-60	A-0	B-0	A-15	A-
15	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30						
Места сбора для эвакуации				(4) и внешние пути эвакуации				A-0	A-0	A-0	A-0	-
	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0			
Открытые участки палуб				(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-
0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0						
Жилые помещения малой				(6) Пожароопасности			A-60					B-
0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30				
Жилые помещения умеренной				(7)								
Пожароопасности									B-0	B-0	C	A-
0	A-15	A-60	A-15	A-60								
Жилые помещения повышенной				(8)								
Пожароопасности										B-0	C	A-
0	A-30	A-60	A-15	A-60								
Санитарные и подобные				(9) им								
помещения										C	A-0	A-
0	A-0	A-0	A-0									
Цистерны, пустые пространства и				(10)	помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности							A-
или непожароопасные												
0a	A-0	A-0	A-0	A-0								
Помещения вспомогательных				(11)	Механизмов, грузовые помещения специальной категории, грузовые							
танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные помещения умеренной пожароопасности											A-0a	A-
0	A-0	A-15										
Машинное помещение и главные				(12)								
Камбузы												A-
0a	A-0	A-60										
Кладовые, мастерские, буфетные				(13) и								
т.д.												
	A-0a	A-0										
Прочие помещения, в которых				(14)	хранятся воспламеняющиеся							
жидкости												

A-30

а Если смежные помещения относятся к одной и той же номерной категории и поставлен индекс ', 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).

Б Борту судна до ватерлинии, соответствующей наименьшей эксплуатационной осадке, борта надстройки и рубки, расположенные ниже районов мест посадки в спасательные плоты и слипов для эвакуации и примыкающие к ним районы могут быть снижены до стандарта А-30.

с Если общественные туалеты полностью расположены в выгородках трапов, переборка общественного туалета в пределах выгородки трапа может быть отнесена к огнестойкости класса "В".

10 Исключить таблицы 26.3 и 26.4.

Правило II-2/28 - Пути эвакуации

1 Исключить из последнего предложения пункта 1.1 слова "жить или".

2 Заменить пункт 1.4 следующим:

1.4 коридор, вестибюль или часть коридора, из которых имеется только один путь эвакуации, запрещаются."

3 Заменить пункт 1.5 следующим:

.5 по меньшей мере один из путей эвакуации, требуемых пунктами 1.1 и 1.2, 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 палубы, если палуба посадки не простирается до рассматриваемой главной вертикальной зоны. В последнем случае должен быть обеспечен прямой доступ к палубе посадки по внешним открытым трапам и проходам и, в соответствии с требованием правила III/11.5, они должны иметь аварийное освещение и нескользкое покрытие под ногами. Ограничивающие конструкции, обращенные в сторону внешних трапов и проходов, составляющих часть пути эвакуации, и ограничивающие конструкции, расположенные в таком месте, где их повреждение во время пожара может затруднить проход к палубе посадки, должны быть огнестойкими и иметь величины изоляции в соответствии с таблицами правила II-2/26. Ширина, количество и протяженность путей эвакуации должны быть следующими:

.1 ширина трапов в свету не должна быть менее 900 мм. Трапы должны иметь поручни с обеих сторон.

Минимальная ширина трапов в свету должна быть увеличена на 10 мм на каждого человека сверх 90.

Максимальное расстояние между поручнями трапов шириной более 900 мм должно быть 1800 мм. Общее число подлежащих эвакуации по этим трапам людей должно приниматься из расчета двух третей от числа команды и полного количества пассажиров в районах, обслуживаемых этими трапами. Ширина трапов должна удовлетворять стандартам не ниже тех, которые приняты Организацией*;

.2 все трапы, рассчитанные на более чем 90 человек, должны располагаться по линии нос-корма вдоль судна;

* См. стандарты, которые будут разработаны Организацией.

.3 дверные проемы и коридоры и промежуточные площадки, включенные в пути эвакуации, должны быть тех же размеров, что и трапы;

.4 вертикальное расстояние подъема по трапам без площадки не должно превышать 3,5 м, и трапы не должны иметь угол наклона более 45°;

.5 площадки трапов на каждом уровне палуб не должны быть менее 2 м и должны быть увеличены на 1 м на каждые 10 человек сверх 20, но могут не превышать 16 м, за исключением тех площадок, которые обслуживают общественные помещения, имеющие прямой доступ к выгородке трапа;

4 Добавить следующие новые пункты 1.9 и 1.10:

.9 если Администрация, согласно положениям пункта 1.1, допускает наличие только одного пути эвакуации, то этот путь должен обеспечивать безопасную эвакуацию. Однако трапы не должны иметь ширину в свету менее 800 мм и должны иметь поручни с обеих сторон;

.10 кроме аварийного освещения, требуемого правилами II-1/42 и III/1 1.5, пути эвакуации, включая трапы и выходы, должны быть обозначены светящимися или фотолуминесцентными индикаторными полосами, расположенными не выше, чем в 0,3 м над палубой на всем пути эвакуации, включая повороты и пересечения. Обозначения должны помогать пассажирам легко определить путь эвакуации и выходы. Если используется

электрическое освещение, оно должно получать питание от аварийного источника энергии и должно быть устроено таким образом, чтобы отказ любого одного светового указателя или разрыв световой полосы не привели к нарушению эффективности световой разметки. Дополнительно, все требуемые обозначения путей эвакуации и мест расположения противопожарного оборудования должны быть изготовлены из фотолюминесцентного материала или указаны при помощи освещения. Администрация должна обеспечить, чтобы такое освещение или фотолюминесцентное оборудование были рассмотрены, испытаны и применялись в соответствии с рекомендациями, разработанными Организацией*.

5 Добавить следующий новый пункт 3.3:

3.3 Должны быть предусмотрены два пути эвакуации из поста управления двигателями, расположенного в машинном помещении; по крайней мере один из них должен обеспечивать непрерывную защиту от огня до безопасного места за пределами машинного помещения."

Правило II-2/29 - Защита трапов и лифтов в жилых и служебных помещениях Заменить пункт 2 следующим:

2 Выгородки трапов должны обеспечивать прямой доступ в коридоры и иметь площадь, достаточную для предотвращения заторов, учитывая количество людей, которые могут воспользоваться трапами в аварийном случае. В пределах периметра таких выгородок трапов разрешены только общественные туалеты, кладовые из негорючего материала для хранения оборудования безопасности и бюро информации открытого типа для пассажиров. Только общественные помещения, коридоры, общественные туалеты, помещения специальной категории, другие трапы эвакуации, требуемые правилом 28. i, 5, и внешние площади могут иметь прямой доступ к этим выгородкам трапов."

* См. руководство, которое будет выработано Организацией.

Правило II-2/30 ' Отверстия в перекрытиях класса "А"

1 Заменить пункт 4 следующим: .

4 Противопожарные двери в переборках главных вертикальных зон и выгородках трапов должны удовлетворять следующим требованиям:

.1 двери должны быть самозакрывающимися и должны закрываться при угле наклона до 3,5° в сторону, противоположную закрыванию и должны иметь примерно одинаковую скорость закрытия: не более 40 с и не менее 10 с, когда судно находится в прямом положении;

.2 дистанционно управляемые скользящие двери или двери с приводом от источника энергии должны быть оборудованы сигналом тревоги, который звучит по меньшей мере 5 с, но не больше 10 с перед тем как двери начинают перемещаться, и продолжает звучать до тех пор, пока дверь полностью не закроется. Двери, устроенные таким образом, что вновь открываются при контакте с препятствием на пути закрытия, должны открываться достаточно широко, чтобы обеспечить свободный проход: по меньшей мере 0,75 м, но не более 1 м;

.3 все двери должны дистанционно и автоматически освобождаться из поста управления, где несется постоянная вахта, либо одновременно, либо по группам а также отдельно с места, с обеих сторон двери. Должна быть предусмотрена индикация на индикаторной панели в центральном посту управления, где несется постоянная вахта, о том, находятся ли двери с дистанционным управлением в закрытом состоянии. Освобождающий механизм дверей должен быть устроен так, чтобы двери автоматически закрывались в случае повреждения системы управления или главного источника подачи энергии. Выключатели освобождения двери должны иметь положения "включено" - "выключено" для предотвращения автоматического возврата системы в исходное состояние. Устройства, удерживающие дверь в открытом состоянии и не контролируемые с поста управления, запрещены;

.4 местные аккумуляторы энергии для дверей с приводом от источника энергии должны быть предусмотрены в непосредственной близости от дверей, чтобы обеспечить по меньшей мере 10-кратное срабатывание этих дверей полностью открыто - полностью закрыто при местном управлении;

.5 двери с двойными створками, оборудованные защелками-стопорами для обеспечения огнестойкости, должны иметь защелку, которая срабатывает автоматически при использовании дверей в случае, когда система управления ими отключена;

.6 автоматически закрываемые двери с приводом от источника энергии, ведущие непосредственно в помещения специальной категории, не требуют оборудования аварийно-предупредительной сигнализацией и механизмами дистанционного освобождения, требуемых в .2 и .3.

2 В начале пункта 5 добавить следующие слова: "На судах, перевозящих не более 36 пассажиров,".

3 В пункте 6, в конце первого предложения, добавить следующие слова:
"при условии, что нет требования в отношении огнестойкости класса "А" для таких граница правиле 33.3".

4 Внести следующий новый пункт 7:

7 Все двери класса "А", размещенные в выгородках трапов, общественных помещениях и переборках главных вертикальных зон на путях эвакуации, должны быть оборудованы отверстиями для прокладки пожарных рукавов с самозакрывающимся устройством, материал, конструкция и огнестойкость которого эквивалентны той двери, в которой отверстие оборудовано; отверстие должно иметь Открытие с площадью в свету 150 мм при закрытой двери и должно быть расположено в нижней части двери с противоположной стороны от петель двери или, в случае скользящих дверей, как можно ближе к стороне открытия.

Правило II-2/31 - Отверстия в перекрытиях класса "В"

1 В пункте 1 первое предложение заменить на следующее:

"Двери и дверные рамы в перекрытиях класса "В" и устройства их крепления должны обеспечить способ закрытия, имеющий огнестойкость, равноценную огнестойкости перекрытий *, в которых они установлены, за исключением того, что вентиляционные отверстия могут быть допущены в нижней части таких дверей.

2 Добавить новые предложения к пункту 1:

Двери кают в перекрытиях класса "В" должны быть самозакрывающегося типа, Стопоры не разрешаются.

3 В начале пункта 3 добавить следующее: "На судах, перевозящих не более 36 пассажиров".

Правило II-2/32 - Системы вентиляции

1 Пункт 1.1 пересмотрен: изъять в конце предложения "16.2 - 16.9" и вместо изъятия внести: "16.2 - 16.6, 16.8 и 16.9".

2 Заменить пункт 1.5 следующим:

1.5 Выгородки трапов должны вентилироваться и обслуживаться только независимым вентилятором и системой вентиляционных каналов, которые не должны обслуживать какие-либо другие помещения в системе вентиляции."

3 Внести следующие новые пункты 1.8 и 1.9:

1.8 Вентиляционные каналы, где это оправдано и практически возможно, должны быть снабжены люками, удобно расположенными для проверки и чистки.

1.9 Вытяжные каналы от камбузных плит, в которых может скапливаться грязь и жир, должны отвечать требованиям пунктов 3.2.1 и 3.2.2 правила II-2/16 и должны быть снабжены:

.1 жируловителями, легко снимающимися для чистки, если не предусмотрена альтернативная одобренная система удаления жира;

.2 противопожарными заслонками, расположенными в нижнем конце канала, автоматически и дистанционно управляемыми и, кроме того, дистанционно управляемой противопожарной заслонкой, расположенной в верхнем конце канала;

.3 стационарными средствами для тушения пожара внутри канала;

.4 дистанционными средствами выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов для управления противопожарными заслонками, упомянутыми в пункте .2, и системой пожаротушения, которые должны быть расположены в непосредственной близости от входа на камбуз. Если установлена многоканальная система вентиляции, должны быть предусмотрены средства для закрытия всех отводов, ведущих в один и тот же главный канал вентиляции, до пуска огнетушащего вещества в систему; и

.5 люками, удобно расположенными для проверки и чистки."

* См. Рекомендацию по методике испытания на огнестойкость перекрытий класса "А", "В" и "F",

принятую резолюцией А.517(13).

Правило II-2/33 - Окна и иллюминаторы

1 Пункт 2 заменить следующим:

2 Несмотря на требования таблиц правил 26 и 27, все 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.

2 Добавить следующий новый пункт 3:

3 Окна, выходящие на места размещения спасательных средств и устройств, сбора и посадки, внешние трапы и открытые палубы, используемые в качестве путей эвакуации, и окна, находящиеся под районами посадки в спасательные плоты и слипами для эвакуации, должны иметь огнестойкость, требуемую в таблицах правила II-2/26. Однако, если специально предназначенная автоматическая спринклерная система предусмотрена для окон, как эквивалент могут быть допущены окна класса А-0. Окна, расположенные по борту судна ниже мест посадки в спасательные шлюпки, должны иметь огнестойкость, равную, по меньшей мере, классу "А-0".

Правило II-2/34 - Ограничение применения горючих материалов

1 Внести слова "предотвращающие тягу заделки," между словами "обрешетник" и "подволоки" в первое предложение пункта 1.

2 Изменить пункт 6 следующим образом:

6 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 пожарную опасность и не должна загораживать пассажирам путь эвакуации. Администрация может разрешить дополнительные сидячие места в главном вестибюле в пределах выгородки трапа, если они закреплены, изготовлены из негорючих материалов и не загораживают пассажирам путь эвакуации. Мебель не разрешается устанавливать в коридорах для пассажиров и команды, образующих пути эвакуации в районах кают. В дополнение к вышесказанному могут быть разрешены кладовые из негорючих материалов для хранения оборудования безопасности, требуемого правилами."

Правило II-2/36

Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара, автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара

Заменить пункт 36 следующим:

Правило 36

Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара и автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара

1 На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, должны быть установлены в каждой отдельной вертикальной или горизонтальной зоне, во всех жилых и служебных помещениях и, если Администрация считает это необходимым, на постах управления, за исключением помещений, которые не представляют существенной пожарной опасности, таких как пустые пространства, санитарные помещения и т.д., либо:

.1 стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая положениям правила 13 и установленная и расположенная так, чтобы обнаруживать пожар в таких помещениях; либо
.2 автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила 12 или руководству *, разработанному Организацией, по одобрению эквивалентных спринклерных систем и установленная и расположенная так, чтобы защитить такие помещения и, дополнительно, стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила 13, установленная и устроенная так, чтобы обнаруживать дым в коридорах, на трапах и на путях эвакуации в пределах жилых помещений.

2 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, должны быть оборудованы автоматической

спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающей требованиям правила 12 или руководству* по одобрению эквивалентных спринклерных систем, разработанному Организацией, во всех служебных помещениях, на постах управления и в жилых помещениях, включая коридоры и трапы. Альтернативно, посты управления, где вода может вызвать повреждения основного оборудования, могут быть оборудованы одобренной стационарной системой пожаротушения другого типа. Должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая требованиям правила 13, которая должна быть установлена и устроена таким образом, чтобы обеспечить обнаружение дыма в общественных помещениях, на постах управления и в жилых помещениях, включая коридоры и выгородки трапов. Нет необходимости устанавливать дымодетекторы в ванных комнатах кают и камбузах. Помещения с малой пожароопасностью или помещения, не являющиеся пожароопасными, такие как пустые пространства, общественные туалеты и подобные им помещения не требуют оборудования автоматической спринклерной системой или стационарной системой сигнализации обнаружения пожара."

Правило II-2/37 - Защита помещений специальной категории 1 Изменить пункт 1.2.1 целующим образом:

1.2.1 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, переборки и палубы, ограничивающие помещения специальной категории, должны иметь стандарт изоляции А-60. Однако там, где с одной стороны переборки находится помещение категории 26.2.2(5), 26.2.2(9) или 26.2.2(10), стандарт может быть снижен до А-0."

* См. руководство, которое будет выработано Организацией.

2 Существующий пункт 1.2.2 перенумеровать в 1.2.3 и ввести новый пункт 1.2.2:

1.2.2 На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, переборки, ограничивающие помещения специальной категории, должны иметь изоляцию, требуемую для помещений категории (11) в таблице 27.1, а горизонтальное перекрытие - изоляцию, требуемую для помещений категории (11) в таблице 27.2.

Правило II-2/40 - Дозорная служба, системы обнаружения пожара, сигнализации и громкоговорящей связи

1 Добавить слова: "и открытые палубы" после слова "управления".

2 В конце пункта 5 внести:

Каждый член дозорной службы должен быть обеспечен портативным радиотелефонным аппаратом двухсторонней связи."

3 Ввести новые пункты 7.1 и 7.2:

7.1 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, должны иметь системы сигнализации для систем, требуемых правилом 36.2, сосредоточенные на центральном посту управления с постоянным несением вахты. Дополнительно, в том же месте должно быть сосредоточено дистанционное управление закрытием противопожарных дверей и выключением вентиляторов. Вентиляторы должны иметь возможность быть 'включенными вновь членами экипажа на постах управления, где постоянно несется вахта. Панели управления на центральном посту управления должны иметь индикацию открытого или закрытого состояния противопожарных дверей, индикацию отключенного состояния или вывода из действия детекторов, устройств подачи сигналов тревоги и вентиляторов. На панель управления должна постоянно подаваться энергия и на ней должно быть предусмотрено автоматическое переключение на подачу питания от резервного источника в случае выхода из строя обычного источника энергии. На панель управления должна поступать энергия от главного источника и аварийного источника электроэнергии, определяемого правилом II-1/42, если применимыми правилами не разрешены другие устройства.

7.2 Панель управления должна быть спроектирована по принципу выхода в безопасную сторону при повреждении системы, например, разрыв цепи датчика должен приводить к подаче сигнала тревоги, как отмечено в правилах II-2/13.1.3 и II-1/51.1.4.

Правило II-2/59 - Отвод газа, продувка, дегазация и вентиляция После существующего пункта 3 ввести новый пункт 4:

4 Заполнение инертным газом, вентиляция и измерение концентрации газа

4.1 Этот пункт применяется к нефтяным танкерам, построенным 1 октября 1994 г. или после этой даты.

4.2 Пространства двойного корпуса и двойного дна должны быть оборудованы соответствующими соединениями для подачи воздуха.

4.3 На танкерах, где требуется система инертного газа:

.1 пространства двойного корпуса должны быть оборудованы соответствующими соединениями для подачи инертного газа;

.2 там, где такие помещения подсоединены к стационарным системам распределения инертного газа, должны быть предусмотрены средства, предотвращающие утечку углеводородных газов из грузовых танков в пространства двойного корпуса через систему распределения инертного газа;

.3 там, где такие пространства не подсоединены постоянно к системе распределения инертного газа, должны быть предусмотрены соответствующие средства, обеспечивающие их подсоединение к магистрали инертного газа.

4.4.1 Должны быть предусмотрены соответствующие переносные инструменты для измерения концентрации кислорода и воспламеняющихся паров. При выборе этих инструментов должное внимание необходимо уделять возможности их использования в комбинации со стационарными трубопроводами системы забора проб атмосферы, упомянутой в пункте 4.4.2.

4.4.2 Если атмосфера в пространствах двойного корпуса не может быть надежно замерена с использованием гибких шлангов для забора проб, такие пространства должны быть оборудованы трубопроводами забора проб атмосферы, установленными постоянно. Конфигурация таких систем трубопроводов должна соответствовать устройству таких пространств.

4.4.3 Материалы, из которых изготовлены трубопроводы для забора проб атмосферы и их размеры должны быть такими, чтобы предотвратить их закупорку. Там, где материалом служит пластик, он должен быть электропроводящим."

Правило III/50 - Общесудовая авральная сигнализация
Убрать точку в конце правила и добавить следующее:

и на открытых палубах; уровень его звукового давления должен соответствовать стандартам, разработанным Организацией*. Сигнал тревоги должен звучать до тех пор, пока не будет отключен вручную или временно прерван сообщением по системе громкоговорящей связи".

Правило IV/13 - Источники энергии

1 Заменить существующий текст пунктов 2.1 - 2.3 следующим:

.1 одного часа на судах, имеющих аварийный источник электроэнергии, если такой источник энергии полностью отвечает всем соответствующим положениям правила II-1/42 или 43, включая обеспечение электроэнергией радиоустановок; и

.2 шести часов на судах, не имеющих аварийного источника электроэнергии, полностью отвечающего всем соответствующим положениям правила II-1/42 или 43, включая обеспечение энергией радиоустановок".

2 Удалить ссылку на пункт 2.3 в правиле IV/13.4.

* См. Кодекс по аварийно-предупредительной сигнализации и индикаторам, принятый Организацией резолюцией А.686(17)

1.2 Приложение 2

№ 2

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Правило V/15-1

Устройства аварийной буксировки танкеров

1 Внесите следующее новое правило V/15-1:

Правило 15-1

Устройства аварийной буксировки танкеров

а) Для целей данного правила, термин танкеры включает нефтяные танкеры, определенные в правиле II-1/2.12; танкеры-химовозы, определенные в правьте VII/8.2 и газовозы, определенные в правилу VII/11.2.

б) Устройство аварийной буксировки должно быть оборудовано в обоих оконечностях всех танкеров дедвейтом 20000 т и более, определенном в правиле II-1/3.21, построенных 1 января 1996 г. и после этой даты. На танкерах, построенных до 1 января 1996 г., такое устройство должно быть оборудовано при первом станом доковании после 1 января 1996 г., но не позднее 1 января 1999 г. Проект и конструкция устройства буксировки должны быть одобрены Администрацией, основываясь на руководстве, разработанном Организацией**.

Правило V/8-1 - Системы судовых сообщений

2 Внесите следующее новое правило V/8-1:

Правило 8-1

Системы судовых сообщений

а) Системы судовых сообщений способствуют безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности мореплавания и защите морской окружающей среды. Система судовых сообщений является обязательной для использования всеми судами, или определенными категориями судов, или судами, перевозящими определенные грузы, если она принята и введена в действие в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией во исполнение данного правила** в соответствии с положениями системы, принятой таким образом.

б) Организация признается единственным международным органом по разработке руководства, критериев и правил, на международном уровне по системам судовых сообщений. Договаривающиеся правительства направляют Организации предложения по системам судовых сообщений для принятия. Организация будет осуществлять сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любой принятой ею системы судовых сообщений.

* См. Руководство по устройствам аварийной буксировки танкеров, принятое Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.35 (63).

** См. руководство и критерии, подлежащие принятию Комитетом по безопасности на море на 64 сессии. См. также Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами, принятые Организацией резолюцией A.648(16).

с) Данное правило и связанные с ним руководство и критерии не применяются к любому военному кораблю, вспомогательному судну военно-морского флота или иному судну, владельцем или оператором которого является Договаривающееся правительство и которое, в данное время, используется на правительственной некоммерческой службе. Однако, таким судам рекомендуется принимать участие в системах судовых сообщений, принятых в соответствии с данным правилом.

д) Инициатива принятия мер по установлению системы судовых сообщений принадлежит заинтересованному Договаривающемуся правительству или правительствам. При разработке таких систем должны приниматься во внимание положения руководства и критериев, выработанных Организацией*.

е) Системы судовых сообщений, не представленные Организации для принятия, могут не отвечать положениям данного правила. Однако, рекомендуется, чтобы правительства, вводящие такие системы, выполняли, насколько это возможно, положения руководства и критериев, выработанные Организацией *. Договаривающиеся правительства могут представить такие системы Организации для признания.

ф) Когда два или более правительства имеют общий интерес в конкретном районе, им следует сформулировать предложения по скоординированной системе судовых сообщений на основе соглашения между ними. До рассмотрения предложения по принятию системы судовых сообщений, Организация рассылает подробности предложений тем правительствам, которые имеют общий интерес в районе, охватываемом предложенной системой. Когда скоординированная система судовых сообщений принята и задействована, она должна иметь единые процедуры и характер использования.

г) После принятия системы судовых сообщений в соответствии с данным правилом, заинтересованное Договаривающееся правительство или правительства принимают все необходимые меры по распространению любой информации, требуемой для результативного и эффективного использования системы. Любая принятая система судовых сообщений должна быть способной к взаимодействию и иметь возможность предоставлять судам информацию, при необходимости. Такие системы должны работать в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией* во исполнение данного правила.

h) Капитан судна должен выполнять требования принятых систем судовых сообщений и сообщать соответствующим властям всю информацию, требуемую в соответствии с положениями каждой такой системы,

i) Все принятые системы судовых сообщений и действия по принуждению их выполнения не должны противоречить международному праву, включая соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву.

j) Ничто в данном правиле или в связанных с ним руководстве и критериях не предопределяет права и обязанности государств по международному праву или правовому режиму международных проливов.

к) Участие судов в выполнении положений принятых систем судовых сообщений является бесплатным для судов.

l) Организация обеспечивает, чтобы принятые системы судовых сообщений пересматривались согласно руководству и критериям, выработанным Организацией *.

* См. руководство и критерии, подлежащие принятию Комитетом по безопасности на море на 64 сессии. См. также Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами, принятые Организацией резолюцией А.648(16).

* См. руководство и критерии, подлежащие принятию Комитетом по безопасности на море на 64 сессии. См. также Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами, принятые Организацией резолюцией А.648 (16).

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Правило II-2/15 - Меры, связанные с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами

1 Под заголовком правила внесите целующий текст:

"(Пункты 2.9 - 2.12 данного правила применяются ко всем судам)"

2 После пункта 2,8 внесите следующие новые пункты 2.9-2.12:

2.9 Все наружные топливные трубопроводы на участках от топливных насосов до форсунок должны быть помещены в систему закрытых трубопроводов, способную удерживать топливо при утечках в трубопроводах высокого давления. Эта система состоит из наружного трубопровода, в который помещен топливный трубопровод высокого давления, образуя неразъемную конструкцию. Система наружного трубопровода должна иметь средства сбора протечек и должны быть предусмотрены меры и устройства подачи аварийно-предупредительного сигнала при течи в топливном трубопроводе.

2.10 Все поверхности с температурой выше 220° С, на которые может попасть топливо в результате разрыва топливной системы, должны быть надлежащим образом покрыты изоляцией,

2.11 Трубопроводы топливной системы должны быть экранированы или защищены другим подходящим образом с тем, чтобы избежать, насколько это практически возможно, разбрызгивания или утечки нефтепродуктов на горячие поверхности либо попадания их в воздухозаборники механизмов или другие источники воспламенения. Количество соединений в таких системах трубопроводов должно быть сведено к минимуму.

2.12 Все суда, построенные до 1 июля 1998 г. должны отвечать требованиям пунктов 2.9 - 2.11 не позднее 1 июля 2003 г., за исключением того, что в двигателях мощностью на выходе 375 кВт и менее, где топливные насосы обслуживают более чем одну форсунку, подходящее закрытие может использоваться как альтернатива системе наружных топливных трубопроводов, требуемой пунктом 2.9".

3 Слова "2.4 - 2.8" в существующем пункте 3 замените на "2.4 - 2.8, 2.10 и 2.11".

4 Слова "2.4 и 2.6" в существующем пункте 4 замените на "2.4, 2.6, 2.10 и 2.11".

5 Существующий пункт 5.1 удалите и пронумеруйте пункты 5.2 и 5.3 как 5.1 и 5.2.

Правило V/3 - Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях

6 В пунктах (a)(iii), (b)(ii) и (e)(i) только русского текста исправьте "(единое универсальное время (UTC)) на "(всемирное координированное время (UTC))".

7 В пункте (b) поместите "***" после "о тропических штормах" и перенесите в конец страницы как сноску, весь текст пункта, целующий за вышеуказанными словами, заканчивающийся словами "от географического местоположения".

Правило V/4 - Метеорологические службы

7-bis В пункте (b) (ii) только русского текста внесите слово "дважды" между словами "ежедневно" и "передать".

Правило V/22.- Видимость с ходового мостика

8 Внесите следующее новое правило V/22:

Правило 22

Видимость с ходового мостика

1 Суда, длиной 45 м и более, определенной в правиле III/3.10, построенные 1 июля 1998 г. или после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:

- .1 обзор поверхности моря с места 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, независимо от осадки судна, дифферента и палубного груза;
- .2 никакой теневой сектор, создаваемый грузом, грузовым устройством или другими препятствиями,

- находящимися впереди, за пределами рулевой рубки, затрудняющими обзор поверхности моря с места управления судном, не должен превышать 10°. Суммарный теневой сектор не должен превышать 20°. Секторы беспрепятственного обзора между теневыми секторами не должны быть менее 5°. Однако, при обзоре, описанном в пункте 1.1, каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5°.
- .3 горизонтальный обзор с места управления судном должен обеспечиваться в секторе не меньшем, чем 225°, т.е. от направления прямо по носу не менее 22,5 позади траверза каждого борта;
 - .4 с каждого крыла мостика обзор должен обеспечиваться в секторе не менее 225°, т.е. не менее, чем 45° с противоположного борта через нос и до 180° к корме;
 - .5 с главного поста управления рулем обзор должен протираться в секторе от направления прямо по носу до не менее, чем 60° на каждый борт;
 - .6 борт судна должен быть виден с крыла мостика;
 - .7 высота нижней кромки передних окон ходового мостика над палубой мостика должна быть как можно меньше. Ни в коем случае нижняя кромка не должна представлять помехи обзору вперед, как описано в данном правиле;
 - .8 верхняя кромка передних окон ходового мостика должна обеспечивать возможность обзора вперед с места управления судном для человека, глаза которого находятся на высоте 1800 мм от палубы мостика, когда судно испытывает сильную килевую качку. Администрация может снизить требуемую высоту глаз, но не ниже 1600 мм, если она убеждена, что высота 1800 мм не является обоснованной и практичной;
 - .9 окна должны отвечать следующим требованиям:
 - .1 пространство между окнами ходового мостика должно быть минимальным и не располагаться непосредственно перед любым рабочим местом вахтенного;
 - .2 во избежание отражения, передние окна мостика должны иметь наклон от вертикали, выступая в своей верхней части наружу на угол не менее 10° и не более 25°;
 - .3 поляризованное и тонированное остекление окон не должно устанавливаться; и
 - .4 ясный обзор через, по крайней мере, два передних окна ходового мостика и, в зависимости от конфигурации мостика, через дополнительное количество окон должен обеспечиваться всегда, независимо от условий погоды.

2 Суда, построенные до 1 июля 1998 г., должны, насколько это практически возможно, отвечать требованиям пунктов 1.1 и 1.2. Однако, не требуется производства конструктивных изменений или установки дополнительного оборудования на этих судах.

3 Суда необычных проектов, которые, по мнению Администрации, не могут удовлетворять данному правилу, должны быть обеспечены мерами и устройствами, позволяющими достичь видимости, которая как можно полнее, с практической точки зрения, отвечает требованиям данного правила."

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ДОБАВЛЕНИЕ НОВЫХ ГЛАВ X И XI К ПРИЛОЖЕНИЮ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА И ПОПРАВКИ К ДОПОЛНЕНИЮ I К НЕЙ

I Добавляется следующая новая глава X:

ГЛАВА X

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ

Правило 1 *Определения*

Для целей данной главы:

I "Кодекс высокоскоростных судов (Кодекс ВСС)" означает Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.36

(63), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

2 "Высокоскоростное судно" - судно, способное развивать максимальную скорость в метрах в секунду (м/с), равную или превышающую:

$$3,7 V^{0,1667}$$

где: V - водоизмещение, соответствующее расчетной ватерлинии, м.

3 Выражение "судно, построенное" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 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.

Правило 2

Применение

1 Данная 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 часа 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 часов 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 января 1996 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, подлежащей капитальному ремонту, переоборудованию, модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, суда должны отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным 1 января 1996 года или после этой даты, в той мере, в которой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

Правило 3

Требования, предъявляемые к высокоскоростным судам

1 Независимо от положений глав I - IV и правила V/12, высокоскоростное судно, отвечающее полностью требованиям Кодекса высокоскоростных судов, освидетельствованное и получившее свидетельство, как это предусмотрено Кодексом, должно считаться отвечающим требованиям глав I-IV и правила V/12. Для целей данного правила требования Кодекса должны рассматриваться как обязательные.

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."

2 Добавляется следующая новая глава XI:

ГЛАВА XI

СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

Правило 1

Предоставление полномочий признанным организациям

Организации, указанные в правиле 1/6, должны отвечать требованиям руководства, разработанного Организацией*.

- * См. Руководство по выдаче полномочий организациям, действующим по поручению Администрации, принятое Организацией резолюцией А.739(18).

Правило 2

Расширенные освидетельствования

Навалочные суда, определенные в правиле IX/1.6, и нефтяные танкеры, определенные в правиле II-1/2.12, подлежат проверкам по расширенной программе в соответствии с руководством, принятым Ассамблеей Организации резолюцией А.744(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.

Правило 3

Опознавательный номер судов

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам валовой вместимостью 100 и более и ко всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

2 Каждое судно должно иметь опознавательный номер, который соответствует системе опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией.*

3 Опознавательный номер судна должен включаться в свидетельства и заверенные копии свидетельств, которые выдаются согласно правилу 12 или правилу 13 главы 1.

4 В отношении судов, построенных до 1 января 1996 года, настоящее правило вступает в силу при возобновлении свидетельства 1 января 1996 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, указанных в пункте 1 данного правила, Договаривающееся правительство, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.

3 К настоящему правилу применяется предписанные в правиле I/19 процедуры контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Договаривающегося правительства, осуществляющего контроль эксплуатационных требований, специально предусмотренных в правилах."

- * См. Систему опознавательных номеров судов ИМО, принятую Организацией резолюцией А.600(15).

** См. Процедуры контроля за эксплуатационными требованиями, относящимися к безопасности судов и предотвращению загрязнения, принятые Организацией резолюцией А.742(18).

3 Поправки к Дополнению 1:

Форма Свидетельства о безопасности пассажирских судов СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА 3.1 Текст сноски 3 заменяется следующим:

"В соответствии с Системой опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией резолюцией А.600(15)."

Форма Свидетельства о безопасности грузовых судов по конструкции СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ 3.2 Текст сноски 3 заменяется следующим:

"В соответствии с Системой опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией резолюцией А.600(15)."

Форма Свидетельства о безопасности грузовых судов по оборудованию и снабжению СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ 3.3 Текст сноски 3 заменяется следующим:

"В соответствии с Системой опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией резолюцией А.600(15)."

Форма Свидетельства о безопасности грузовых судов по радиооборудованию СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ 3.4 Текст сноски 2 заменяется следующим:

"В соответствии с Системой опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией резолюцией А.600(15)."

Форма Свидетельства об изъятии

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИЗЪЯТИИ 3.5 Текст сноски 2 заменяется следующим:

"В соответствии с Системой опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией резолюцией А.600(15)."

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ДОБАВЛЕНИЕ НОВОЙ ГЛАВЫ IX К ПРИЛОЖЕНИЮ

К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Добавляется следующая новая глава IX:

ГЛАВА IX УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ

Правило 1 Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 "Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)" означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Организацией резолюцией 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-1/2.12.

4 "Танкер-химовоз" - танкер-химовоз, определенный в правиле VII/8.2.

5 "Газовоз" - газовоз, определенный в правиле VII/11.2.

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 "Морская передвижная буровая установка (ПБУ)" - судно, способное производить буровые операции по разведке или разработке ресурсов недр морского дна, таких как жидкие или газообразные углеводороды, сера или соль.

8 "Высокоскоростное судно" - судно, определенное в правьте X/1.2.

Правило 2

Применение

1 Данная глава применяется к следующим судам, независимо от даты постройки:

- .1 пассажирским судам, включая пассажирские высокоскоростные суда, -непозднее 1 июля 1998 года;
- .2 нефтяным танкерам, танкерам-химовозам, газовозам, навалочным судам и грузовым высокоскоростным судам валовой вместимостью 500 и более - не позднее 1 июля 1998 года; и
- .3 другим грузовым судам и морским передвижным буровым установкам валовой вместимостью 500 и более - не позднее 1 июля 2002 года.

2 Данная глава не применяется к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях.

Правило 3

Требования по управлению безопасностью

1 Компания и судно должны отвечать требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью.

2 Судно эксплуатируется компанией, имеющей Документ о соответствии, упомянутый в правиле 4.

Правило 4

Освидетельствование

1 Документ о соответствии выдается каждой компании, отвечающей требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью. Этот документ выдается Администрацией, организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством.

2 Экземпляр Документа о соответствии находится на судне с тем, чтобы капитан мог бы представить его по требованию для проверки.

3 Свидетельство, называемое 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 действия компании и ее методы управления на судне 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 В соответствии с положениями пункта 3 данного правила судно, которое должно иметь свидетельство,

выданное в соответствии с положениями правила 4.3, подлежит контролю в соответствии с положениями правила XI/4. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное согласно правилу I /12 или I /13.

3 В случае изменения государства флага судна или компании, принимаются специальные меры переходного характера в соответствии с руководством, разработанным Организацией.*"

* См. Руководство по применению МКУБ Администрациями, которое должно быть принято Организацией.

ПРИЛОЖЕНИЕ РУКОВОДСТВО ПО УСТРОЙСТВАМ АВАРИЙНОЙ БУКСИРОВКИ ТАНКЕРОВ

1 ЦЕЛЬ

1.1 В соответствии с требованиями правила V/15-1 Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками 1994 года, новые и существующие танкеры дедвейтом 20000 т и более должны быть снабжены устройством аварийной буксировки, проект и конструкция которого одобрены Администрацией на основе Руководства, разработанного Организацией.

1.2 Настоящее Руководство намерено предоставить стандарты по проектированию и конструкции устройств аварийной буксировки, которые рекомендуются Администрациями для применения.

1.3 На существующих танкерах, оборудованных устройствами аварийной буксировки, в соответствии с резолюцией А.535(13), разрешено использование существующего устройства в носовой части судна, но буксировочное устройство, расположенное в корме, должно быть усовершенствовано, чтобы соответствовать требованиям настоящего Руководства.

2 ТРЕБОВАНИЯ К УСТРОЙСТВАМ И ИХ СОСТАВНЫМ ЧАСТЯМ

2.1 Общие положения

Устройства аварийной буксировки должны быть таким образом спроектированы, чтобы облегчить выполнение операций по спасению и аварийной буксировке танкеров, в основном, для снижения риска загрязнения среды. Устройства должны всегда быть готовыми к быстрому развертыванию и соединению с буксирующим судном при отсутствии на буксируемом судне энергии. На рисунке 1 показано устройство, которое может служить примером.

2.2 Компоненты буксирной системы Главные компоненты буксирного устройства должны включать следующее:

В носу В корме Требования к прочности Проводник факультативно Да-Буксирный трос факультативно Да Да Цепное устройство Да В зависимости от проекта Да Буксирный клюз Да Да Да Устройство крепления буксира Да Да Да Роульс Да В зависимости от проекта- * См. пункт 3.1.4

2.3 Прочность компонентов буксирной системы

2.3.1 Компоненты буксирной системы, как оговорено в пункте 2.2, должны выдерживать рабочую нагрузку, по меньшей мере, 1000 кН для танкеров дедвейтом 20000 т и более, но менее 50000 т, и рабочую нагрузку, по меньшей мере, 2000 кН для танкеров дедвейтом 50000 т и более (рабочая нагрузка определяется как половина предельной прочности). Прочность должна обеспечиваться при всех соответствующих углах буксирной линии, вплоть до 90° между направлением буксира и диаметральной плоскостью буксируемого судна вправо и влево и 30° по вертикали вниз.

2.3.2 Другие компоненты должны иметь такую прочность, чтобы выдерживать рабочую нагрузку, которой они могут быть подвергнуты во время проведения буксировочной операции.

2.4 Длина буксирного троса

Длина буксирного троса должна быть, по меньшей мере, в два раза больше высоты надводного борта в балласте у буксирного клюза плюс 50 метров.

2.5 Расположение устройств крепления буксира и буксирных клюзов

Носовое и кормовое устройства крепления буксира и буксирные клюзы должны быть расположены так, чтобы облегчать буксировку с любой стороны носа или кормы и при этом свести к минимуму напряжения в компонентах буксирной системы.

2.6 Устройство крепления буксира

Внутренний конец крепления буксирной линии должен состоять из стопора или brackets, или прочих приспособлений эквивалентной прочности. Устройство крепления буксирной линии может быть спроектировано таким образом, чтобы составлять единое целое с буксирным клюзом.

2.7 Буксирные клюзы 2.7.1 Размеры

Раскрытие буксирных клюзов должно быть достаточно большим, чтобы обеспечить свободный проход наиболее крупных звеньев цепной вставки, буксирного троса или проводника.

2.7.2 Геометрия

Буксирные клюзы должны обеспечивать адекватную поддержку буксирным тросам при буксировке, которая подразумевает отклонение на 90 градусов влево и вправо и на 30 градусов по вертикали вниз. Отношение на изгиб (отношение диаметра закругления клюза, через который проходит трос, к диаметру буксирного троса) должно быть не менее чем 7:1.

2.7.3 Вертикальное расположение

Буксирные клюзы должны располагаться, по возможности, ближе к палубе и в любом случае так, чтобы цепная вставка была примерно параллельна палубе, когда ее часть между устройством крепления буксира и клюзом находится под натяжением.

2.8 Цепная вставка

Могут использоваться различные проекты цепных устройств. Если будет использоваться цепная вставка, она должна иметь следующие характеристики:

2.8.1 Тип

Цепная вставка должна представлять собой якорную цепь с контрфорсами. 2.8.2 Длина

Длина цепной вставки должна быть достаточной для того, чтобы конец буксирного троса находился с внешней стороны буксирного клюза в течение всей буксирной операции. Это требование считается выполненным, если внешняя часть цепной вставки, выходящая из клюза, будет иметь длину, по меньшей мере, 3 м.

2.8.3 Соединительные концы

Один конец цепной вставки должен быть удобно совместимым для соединения с устройством крепления буксира на буксируемом судне. Другой ее конец должен быть снабжен стандартным грушевидным звеном без контрфорса, обеспечивающим соединение со стандартной прямой скобой.

2.8.4 Хранение

Цепная вставка должна храниться на судне так, чтобы ее можно было быстро соединить с устройством крепления буксира.

2.9 Буксирное соединение

Буксирный трос в конце должен иметь огонскоушем для соединения со стандартной прямой скобой.

2.10 Испытание прототипа

Проекты устройств аварийной буксировки, выполненные в соответствии с данным Руководством, должны пройти испытание прототипа на предмет удовлетворения требованиям Администрации.

3 ГОТОВНОСТЬ УСТРОЙСТВ АВАРИЙНОЙ БУКСИРОВКИ

3.1 Чтобы облегчить одобрение такого оборудования и обеспечить быстрое его задействование, устройства аварийной буксировки должны соответствовать следующим критериям:

.1 Кормовое устройство аварийной буксировки должно быть в такой степени готовности, чтобы обеспечить его задействование управляемым образом в портовых условиях за время не более 15 минут.

.2 Проводник на кормовом буксирном тросе должен быть устроен таким образом, чтобы обслуживаться, по крайней мере, одним человеком вручную, принимая во внимание отсутствие на судне энергии и возможные неблагоприятные погодные условия, преобладающие при аварийных буксировках. Проводник должен быть защищен от воздействия погодных и других неблагоприятных условий.

.3 Баковое устройство аварийной буксировки должно быть способным к задействованию в портовых условиях в течение одного часа.

.4 Баковое устройство аварийной буксировки должно быть спроектировано, по крайней мере, со средством крепления буксирного троса к цепному устройству с использованием подходящим образом расположенного роульса, чтобы облегчить соединение с коренным концом буксирного троса.

.5 Баковое устройство аварийной буксировки отвечающее требованиям, предъявляемым к кормовому, допускается.

.6 Все устройства аварийной буксировки должны иметь четкую маркировку, облегчающую безопасное и эффективное использование даже в темное время суток и при плохом видимости.

3.2 Все устройства аварийной буксировки должны регулярно проверяться судовым персоналом и содержаться в хорошем рабочем состоянии.

1.3 Приложение 3

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Правило VI/2 - Информация о грузе

1 Добавьте следующие предложения после последнего предложения правила VI/2.1:
Для целей данного правила должна быть предоставлена информация, требуемая в разделе 1.9 Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза, принятого Организацией резолюцией А.714(17) с возможными поправками. Любая такая поправка принимается, и вступает в силу в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции относительно процедур внесения поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы 1."

Правило VI/5 - Укладка и крепление

2 Добавьте следующий новый пункт б к правилу VI/5:

б Грузовые места, включая контейнеры, 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 по стандарту, по меньшей мере, эквивалентному Руководству *, разработанному Организацией.

Правило VII/5 - Документы

3 Добавьте следующий новый пункт б к правилу VII/5:

б Грузовые транспортные места, включая грузовые контейнеры, 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 крайней мере эквивалентным Руководству *, разработанному Организацией.

Правило VII/6 - Требования к укладке

4 Измените правило VII/6.1 следующим образом:

1 Опасные грузы должны быть погружены, размещены и закреплены безопасно и надлежащим образом в соответствии с характером этих грузов- Несовместимые грузы должны быть отделены друг от друга."

* См. Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза, принятый Организацией резолюцией А.714(17) с поправками, в частности, разделы 1.6 и 1.7 Кодекса.

1.4 Приложение 4

№ 4 ПОПРАВКИ

К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Замените правило V/8 нижеследующим: "Правило V/8

Установление путей движения судов (а)

(а) Системы установленный путей движения судов способствуют безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности мореплавания и/или защите морской окружающей среды. Системы

установленных путей рекомендуются к использованию, и им может быть придан обязательный характер для всех судов, определенных категорий судов или судов, перевозящих определенные грузы, если системы приняты и введены в действие в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией.*

(b) Организация признается единственным международным органом по разработке руководства, критериев и правил по системам установленных путей движения судов на международном уровне. Договаривающиеся правительства направляют Организации предложения по системам установленных путей для принятия. Организация будет осуществлять сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любых принятых ею систем установленных путей движения судов.

(c) Данное правило и связанные с ним руководство и критерии не применяются к военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота или иному судну, владельцем или оператором которого является Договаривающееся правительство и которое, в данное время, используется на правительственной некоммерческой службе. Однако, таким судам рекомендуется следовать установленными путями движения, принятыми в соответствии с данным правилом.

(d) Инициатива принятия мер по организации системы установленных путей движения судов принадлежит заинтересованному правительству или правительствам. При разработке таких систем для принятия их Организацией принимаются во внимание руководство и критерии, выработанные Организацией*.

(e) Системы установленных путей движения судов представляются в Организацию для их принятия. Однако, если эти системы не намечаются к представлению в Организацию для принятия, или не были ею приняты, правительству или правительствам, внедряющим системы установленных путей, рекомендуется, по возможности, следовать руководству и критериями, выработанным Организацией*.

(f) Там, где два или более правительств имеют общий интерес в конкретном районе, они формулируют совместные предложения по границам и использованию системы установленных путей в районе на основе соглашения между ними. По получении такого предложения и до начала рассмотрения вопроса о принятии такого предложения, Организация должна обеспечить, чтобы подробности предложения были разосланы правительствам, имеющим общий интерес в районе, включая страны находящиеся вблизи от предложенных систем установленных путей движения судов.

(g) Договаривающиеся правительства придерживаются мер, Организацией, касательно установления путей движения судов. Они издают всю информацию, необходимую для безопасного и эффективного использования принятых систем установленных путей движения судов. Заинтересованное правительство или правительства могут отслеживать движение судов в этих системах. Договаривающиеся правительства предпринимают все возможное для обеспечения соответствующего использования систем установленных путей движения судов, принятых Организацией.

(h) Судно использует обязательную систему установленных путей, принятую Организацией, как требуется категорией судна или перевозимым грузом и в согласии с соответствующими действующими положениями, если нет настоятельных причин не использовать конкретную систему установленных путей. Любая такая причина заносится в судовой журнал.

(i) Обязательные системы установленных путей движения судов пересматриваются заинтересованным Договаривающимся правительством или правительствами в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией.*

(j) Все принятые системы установленных путей движения судов и действий, предпринятые для выполнения требований этих систем должны отвечать международному праву, включая соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

(k) Ничто в данном правиле или в связанном с ним руководстве и критериях* не предопределяет права и обязанности правительств по международному праву или по правовому режиму международных проливов."

* См. Общие положения об установлении путей движения судов, принятые Организацией в резолюции А.572(14), с поправками.

1.5 Приложение 5

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖКИПЮ
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОП ЖИЗНИ НА МОРЕ
1474 ГОДА

ГЛАВА П-1
КОНСТРУКЦИЯ - ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЧЕСКИЕ И
ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Правило 1 - Применение

1 В пункте 3.2 ссылка на «правила П-1 8.9» заменяется на «правила П-1/8-1».

Правило 2 - Определение

2 После существующего пункта 12 добавляется новый пункт 13:

13 "Пассажирское судно ро-ро" есть пассажирское судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки П выгрузки или помещениями специальной категории, определенными в правиле П-2/3".

Правило 8 - Остойчивость пассажирских судов о поврежденном состоянии

3 После заглавия, в тексте в скобках, ссылка па положения "пункта 9" заменяется на "правила П-1/8-1".

4 Вычеркивается существующий пункт 2.3.5.

5 После существующего первого предложения пункта 7.4 добавляется следующее новое предложение:

Определение остойчивости судна должно всегда выполняться путем расчета.

6 Существующий пункт 9 вычеркивается.

7 После существующего правила 8 добавляются следующие новые правила 8-1 и 8-2^а

Правило 8-1

Остойчивость пассажирских судов ро-ро в поврежденном состоянии

Пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 1997 г., должны отвечать требованиям правила 8 с поправками, представленными в резолюции MSC.12(56) не позднее даты первого периодического освидетельствования после даты соответствия, указанной ниже в соответствии с величиной A/Amax, как определено в приложении к процедуре расчета для оценки характеристик живучести существующих пассажирских судов ро-ро при использовании упрощенного метода, основанного на резолюции А.265(VIII), разработанного Комитетом по безопасности на море на его 59 сессии в июне 1991 года (MSC/Circ.574):

Величина A/Amax	Дата соответствия
Менее 85%.	1 октября 1998
85% или более, но менее 90%	1 октября 2000
90% или более, но менее 95%	1 октября 2002
95%или более, но менее 97,5%	1 октября 2004
97,5% или более	1 октября 2005

Правило 8-2

Специальные требования для пассажирских судов ро-ро, перевозящих 400 человек и более

Несмотря на положения правил 8 и 8-1:

.1 пассажирские суда ро-ро, освидетельствованные на перевозку 400 человек и более, построенные 1 июля 1997 года или после этой даты, должны соответствовать требованиям положения пункта 2.3 правила 8 при предполагаемом повреждении в любом месте по длине судна L: и

.2 пассажирские суда ро-ро, освидетельствованные на перевозку 400 человек или более, построенные до 1 июля 1997 г., должны соответствовать требованиям подпункта .1, не позднее даты первого периодического освидетельствования после даты соответствия, предписанной подпунктом .2.1. .2.3 или .2.3, смотря по тому, что произойдет позднее:

.2.1 Величина A/Amax	Дата соответствия
Менее 85%	1 октября 1998
85% или более, но менее 90%	1 октября 2000
90% или более, но менее 95%	1 октября 2002
95% или более, но менее 97,5%	1 октября 2004
97,5% или более	1 октября 2010

.2.2 Количество людей, разрешенное для перевозки

1500 или более	1 октября 2002
1000 или более, но менее 1500	1 октября 2006
600 или более, но менее 1000	1 октября 2008
400 или более, но менее 600	1 октября 2010

.2.3 Возраст судна, равный 20 годам или старше,

где "возраст судна" означает время, отсчитываемое от даты закладки киля или от даты, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или же от даты, на которую судно было переоборудовано в пассажирское судно ро-ро.

Правило 10

Переборки пиков и машинного помещения, туннелей гребных винтов и т.д. нл пассажирских судах

8 Существующий текст пунктов 3 и 4 заменяется следующим:

3 Если имеется длинная носовая надстройка, то форпиковая или таранная переборка на всех пассажирских судах должна быть продлена непроницаемой при воздействии моря до следующей сплошной палубы, расположенной непосредственно над палубой переборок. Продолжение должно быть установлено так, чтобы предотвратить возможность причинить ему повреждение носовой дверью в случае повреждения или отделения носовой двери.

4 Продолжение, требуемое пунктом 3, может не совпадать с переборкой, расположенной ниже палубы переборок, при условии, что все части продолжения не расположены вперед от ограничения, обусловленного пунктом 1 или пунктом 2. Однако, на судах, построенных до 1 июля 1997 года:

.1 там, где выпаливающаяся аппарель образует часть продолжения, эта часть продолжения, если она простирается выше палубы переборок на 2,3 м, может выступать не более чем на 1 м вперед от ограничения, обусловленного в пункте 1 или 2; и

.2 там, где существующая аппарель не отвечает требованиям для ее принятия в качестве продолжения таранной переборки, и положение этой аппарели таково, что оно не допускает размещения такого продолжения в пределах, указанных в пунктах 1 или 2, такое продолжение может быть расположено в пределах ограниченного расстояния в корму от ограничения, указанного в пункте 1 или 2. Это ограниченное расстояние в корму должно быть не более того, которое необходимо для обеспечения отсутствия помех аппарели. Продолжение таранной переборки должно открываться вперед и отвечать требованиям пункта 3;

оно должно быть так устроено, чтобы исключать возможность его повреждения аппарелью при повреждении или отделении рампы.

5 Аппарели, не отвечающие вышеупомянутым требованиям, не следует принимать по внимание как продолжение таранной переборки.

6 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования пунктов 3 и 4 должны применяться не позже даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

9) Изменить нумерацию отсутствующих пунктов 5 и 6 на пункты 7 и 8.

Правило 15

Отверстия в палубе и переборках пассажирских судов

10 После существующего пункта 6.4 добавляется следующий новый пункт (1.5):

6.5 На судах, построенных до 1 февраля 1992 года, двери, которые не отвечают пунктам 6.1 - 6.4, должны быть закрыты до начала рейса и должны содержаться закрытыми во время плавания, время открытия таких дверей в порту или их закрытия до того, как судно покинет порт, должно быть занесено в судовой журнал.

Правило 19

Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых палуб, шахт и т.д. на пассажирских и грузовых судах

11 После существующего пункта 1 добавляются следующие новые пункты 2, 3, А:

2 Если вентиляционная шахта, проходящая через надстройку, прорезает палубу переборок, шахта должна быть способна противостоять давлению воды, которая может находиться внутри шахты, приняв во внимание максимальный угол крена, допустимый на промежуточных стадиях затопления в соответствии с правилом 8.5.

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

4 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования пункта 2 должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года."

12 Нумерация существующего пункта 2 изменяется на 5.

Правило 20

Водонепроницаемость пассажирских судов выше предельной линии погружения

13 После существующего пункта 2 добавляется новый пункт 3:

3 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты, открытые концы воздушных трубок, заканчивающихся в надстройке, должны быть, по крайней мере, на 1 м выше ватерлинии, когда судно наклонено до угла 15°, или максимального угла крена на промежуточных стадиях затопления, как определено путем непосредственного расчета, смотря по тому, что больше. В качестве альтернативы, воздушные трубки танков, иных чем нефтяные танки, могут проходить через борт надстройки. Положения данного пункта не определяют положения действующей Международной конвенции о грузовой марке.

14 Нумерация существующих пунктов 3 и 4 изменяется на 4 и 5.

15 После существующего правила 20-1 добавляются следующие новые правила 20-2, 20-3 и 20-4:

Правило 20-2

Водонепроницаемость палубы ро-ро (палубы переборок) в отношении помещений, расположенных ниже.

1 Пассажирских судах ро-ро, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты:

- .1 при соблюдении положений подпунктов .2 и .3, нижняя точка всех проходов, ведущих в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должна быть не менее чем на 2,5 м выше палубы переборок;
- .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;
- .3 Администрация может разрешить установку конкретных проходов в помещения, расположенные ниже палубы переборок, если они необходимы для важнейших работ судна, например, перемещения механизмов или запасных частей, при условии, что такие проходы выполнены водонепроницаемыми и имеют звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик;
- .4 проходы, ссылка на которые дана в подпунктах .2 и .3, должны быть закрыты до того, как судно отойдет от причала, и должны оставаться закрытыми до того момента, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту;
- .5 капитан должен обеспечить, чтобы на судне была задействована эффективная система наблюдения и докладов о закрытии и открытии таких проходов, указанных в подпунктах .2 и .3, и
- .6 капитан должен обеспечить, чтобы до того, как судно отойдет от причала, была сделана, в соответствии с требованием правила 25, запись в судовом журнале о времени последнего закрытия проходов, указанных в подпунктах .2 и .3.

2 На пассажирских судах ро-ро, построенных до 1 июля 1997 года:

- .1 все проходы, которые ведут с палубы ро-ро в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должны быть непроницаемыми при воздействии моря и иметь средства индикации на навигационном мостике, указывающие на открытое или закрытое состояние прохода;
- .2 все такие проходы должны быть закрыты до того, как судно отойдет от причала и должны оставаться закрытыми до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту;
- .3 несмотря на требования подпункта .2, Администрация может разрешить, чтобы отдельные проходы оставались открытыми во время рейса, но только на период, достаточный для прохода людей и, если требуется, для важнейших работ судна; и
- .4 требования подпункта .1 должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

Правило 20-3

Доступ на палубы ро-ро

На всех пассажирских судах ро-ро капитан или назначенное им лицо командного состава должны обеспечить, чтобы без явно выраженного разрешения, ни одному пассажиру не позволялся доступ на закрытую палубу ро-ро, когда судно находится на ходу.

Правило 20-4

Закрытие переборок на палубе ро-ро

1 Все поперечные или продольные переборки, которые принимаются во внимание как эффективные средства для ограничения распространения морской воды на палубе ро-ро, должны быть закрыты и закреплены до того, как судно отойдет от причала, и оставаться в таком положении до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту.

2 Несмотря на требования пункта 1, Администрация может разрешить, чтобы отдельные проходы через такие переборки оставались открытыми в) время рейса, но только на период, достаточный для прохода людей и, если требуется, для важнейших работ судна.

Правило 23-2

Водонепроницаемость корпуса и надстроек, меры по предотвращению повреждения и борьбе за живучесть судна.

16 Существующий текст правила 23-2 заменяется следующим:

(Это правило применяется ко всем пассажирским судам ро-ро за исключением судов, построенных до 1 июля 1997 года, к которым пункт 2 будет применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года)

1 Индикаторы должны быть предусмотрены на ходовом мостике для всех дверей в обшивке судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, которые, будучи оставлены открытыми или незадраенными должным образом, могут, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или грузового помещения с горизонтальным способом погрузки или выгрузки. Система индикации должна быть спроектирована по безопасному принципу и должна показывать с помощью визуальных сигналов, если дверь не полностью закрыта или если какое-либо из средств крепления не находится на месте и не полностью закреплено: и с помощью звуковых сигналов, если такая дверь или средства закрытия остаются открытыми или незакрепленными. Панель индикации на ходовом мостике должна быть оборудована по методу выбора режима работы «порт/по-походному», так устроенным, чтобы звуковой сигнал подавался на ходовой мостик, если судно выходит из порта с незакрытыми носовыми дверями, внутренними дверями, кормовой аппарелью или любыми другими дверями и обшивке корпуса судна, или какие либо средства закрытия не находятся в правильном положении. Источник питания для системы индикации не должен зависеть от источника питания приводов для работы и задривания дверей. Система индикации, одобренные Администрацией, установленные на судах, построенных до 1 июля 1997 года, не нуждаются в замене.

2 Обзор с помощью телевизионных средств и система определения протечек поды должны быть устроены таким образом, чтобы на ходовом мостике и на посту управления главной двигательной установкой обеспечивалась индикация о любой протечке через внутренние и внешние носовые двери, кормовые двери или любые другие двери в обшивке корпуса судна, которые могут привести к затоплению помещений специальной категории или грузовых помещений ро-ро.

3 Помещения специальной категории и грузовые помещения ро-ро должны постоянно патрулироваться или контролироваться эффективными средствами, такими как телевидение, так, чтобы подвижка колесной техники и неблагоприятную погоду и неразрешенный доступ пассажиров в эти помещения могли быть обнаружены на ходу судна.

4 На судне должны иметься и вывешиваться на соответствующем месте документы по эксплуатационным процедурам закрытия и задривания всех дверей в обшивке корпуса судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, которые, будучи оставлены открытыми или не надлежащим образом задрены, могут, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или грузового помещения ро-ро.

Правило 45

Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

17 После существующего первого предложения пункт 5.3 добавляется следующее новое предложение:

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 рекомендации, разработанных Организацией *.

* См. Рекомендации для прокладки кабеля для систем аварийно-предупредительной сигнализации и громкоговорящей связи, подлежащих разработке Организацией.

ГЛАВА II-2

КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

Правило 3 - Определения

18 После существующего пункта 33 добавляется следующий новый пункт 34:

34 "Пассажирское судно "ро-ро" есть пассажирское судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или с помещениями специальной категории, определенными в данном правиле.

19 После существующего правила 28 добавляется следующее новое и ранило 28-1:

Правило 28-1

Пути эвакуации на пассажирских судах ро-ро

1 Требования, применимые ко всем пассажирским судам ро-ро

1.1 Данный пункт применяется ко всем пассажирским судам ро-ро. В отношении судов, построенных до 1 июля 1997 года, требования этого правила применяются не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года,

1.2 Поручни или другие лееры должны быть предусмотрены во всех коридорах вдоль всего пути эвакуации, так чтобы жесткий поручень имелся на каждом шагу пути, где это возможно, и к местам сбора и местам посадки в спасательные шлюпки и плоты. Такие поручни должны быть предусмотрены с обеих сторон продольных коридоров шириной более 1,8 м и в поперечных коридорах шириной более 1 м. Особое внимание должно быть обращено на необходимость обеспечения возможности пересекать вестибюли, атриумы и другие большие открытые помещения на пути эвакуации. Поручни и другие лееры должны быть такой прочности, чтобы выдержать распределенную горизонтальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную в направлении центра коридора или помещения, и распределенную вертикальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную по направлению вниз. Нет необходимости прилагать обе нагрузки одновременно.

1.3 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 крен. Покрытия полов также должны быть закреплены на месте. Когда судно находится на ходу, пути эвакуации должны сохраняться свободными от препятствий, таких как тележки для уборки, постельные принадлежности, багаж и коробки для товаров.

1.4 Пути эвакуации должны быть предусмотрены из каждого обычно занятого помещения на судне к месту(ам) сбора. Эти пути эвакуации должны быть устроены так, чтобы обеспечивался наиболее прямой возможный путь к месту(ам) сбора и должны быть обозначены символами в соответствии с рекомендациями Организации*.

1.5 Если закрытые помещения примыкают к открытой палубе, отверстия, ведущие из закрытого помещения на открытую палубу, должны, где это практически осуществимо, иметь возможность использования в качестве аварийного выхода.

1.6 Палубы должны быть пронумерованы последовательно, начиная с "1" на уровне танков или уровне самой нижней палубы. Эти номера должны четко выделяться на площадках трапов и вестибюлях лифтов. Палубы также могут иметь название, но номера палуб должны всегда указываться рядом с названием.

* См. Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам, принятые Организацией резолюцией А.760(18).

1.7 Простые схематичные планы, показывающие местонахождение ("вы находитесь здесь") и пути эвакуации, обозначенные стрелками, должны четко указываться на внутренней стороне каждой двери каюты и в общественных помещениях. На планах должны указываться направления эвакуации и они должны быть четко ориентированы в отношении их места на судне.

1.8 К дверям отдельных кают и кают, состоящих из нескольких помещений, не должно требоваться ключей для их открытия с внутренней стороны. Никаких дверей не должно быть вдоль любого установленного пути эвакуации, которые бы требовали ключей для их открытия.

2 Требования, применимые к пассажирским судам ро-ро, построенным 1 июля 1997 года или после этой даты

2.1 До высоты 0,5 м, нижние части переборок вдоль путей эвакуации должны быть способны выдержать нагрузку в 750 Н/м, для того чтобы допускать их использование в качестве поверхностей для ходьбы при

больших углах крена судна.

2.2 Пути эвакуации из кают к выгородкам трапов должны, насколько это возможно, быть прямыми, с минимальным числом изменений направления. Не должно быть необходимости переходить с одного борта судна на другой, чтобы выйти на пути эвакуации. Не должно быть необходимости подниматься вверх более чем на две палубы или спускаться вниз, чтобы выйти к месту сбора или на открытую палубу или любого помещения для пассажиров.

2.3 Внешние пути должны быть предусмотрены со всех открытых палуб, упомянутых в пункте 2.2, к местам посадки в спасательные шлюпки или плоты.

3 Требования, применимые к пассажирским судам ро-ро, построенным 1 июля 1999 года или после этой даты

Пути эвакуации на пассажирских судах ро-ро, построенных 1 июля 1999 года или после этой даты, должны оцениваться с помощью анализа эвакуации еще на этапе проектирования. Такой анализ следует использовать для того, чтобы идентифицировать и, насколько это практически осуществимо, исключить затор, который может случиться во время оставления судна, вследствие обычного движения пассажиров и экипажа вдоль путей эвакуации, включая возможность, что экипажу может потребоваться передвигаться по этим путям в направлении, противоположном движению пассажиров. Кроме того, анализ следует использовать для демонстрации того, что меры и устройства для эвакуации являются достаточно гибкими, чтобы предусмотреть вероятность того, что определение пути эвакуации, места сбора, места посадки в спасательные шлюпки и плоты или сами спасательные шлюпки и плоты могут быть недоступны или разрушены в результате аварии.

Правило 37

Защита помещений специальной категории

20 Существующий ПУНКТ 2.1 изменяет нумерацию на пункт 2.1.1,

21 После перенумерованного пункта 2.1.1 добавляется следующий новый пункт 2.1.2:

2.1.2 Слив воды

2.1.2.1 На всех пассажирских судах ро-ро сливные шпигаты, оборудованные средствами закрытия, управляемыми из места, находящегося выше палубы переборок, в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о грузовой марке, должны оставаться открытыми по время нахождения судов в море.

2.1.2.2 Любое состояние задвижек, ссылка на которые даны в пункте 2.1.2.1, должно вноситься в судовой журнал.

Поправки из № 5

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

ПРАВИЛО 3 – определения

Добавить после 18

19 "Пассажирское судно «ро-ро» есть пассажирское судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещениями специальной категории, определенными в правиле II-2/3."

Правило 6

Средства связи

Прибавить п5 после п4

5 Системы громкоговорящей связи на пассажирских судах

5.1 В дополнение к требованиям правила II-2/40.5 или правила II-2/41.2, соответственно, и в дополнение к требованиям пункта 4.2, все пассажирские суда должны быть оборудованы системой громкоговорящей связи. На судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования пунктов 5.2, 5.3 и 5.5 должны применяться с учетом положений пункта 5.6, не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

5.2 Система громкоговорящей связи должна быть единой комплексной системой, состоящей из громкоговорящей установки, обеспечивающей одновременную передачу сообщений во все помещения, где обычно присутствуют члены экипажа или пассажиры или те и другие, и на места сбора. Система громкоговорящей связи должна обеспечивать передачу сообщений с ходового мостика и таких других мест на борту, какие Администрация сочтет необходимыми.

5.3 Система громкоговорящей связи должна быть защищена от несанкционированного использования и быть четко слышимой, в условиях окружающего шума, по всех помещениях, предусмотренных пунктом 5.2, и должна предусматривать функцию блокирования, осуществляемую из одного места на ходовом мостике и таких других мест на борту, какие Администрация сочтет необходимым, так, чтобы все сообщения о чрезвычайной ситуации прозвучали, даже если громкоговорители в оборудованных ими помещениях были выключены, сила звука была уменьшена регулятором громкости, или система громкоговорящей связи использовалась для иных целей.

5.4 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты:

- .1 система громкоговорящей связи должна иметь, по крайней мере, две петли, достаточно разнесенные 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 рекомендации, принятых Организацией *.

5.5 Система громкоговорящей связи должна быть подсоединена к аварийному источнику электроэнергии.

5.6 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, на которых уже установлены системы громкоговорящей связи, одобренные Администрацией, и отвечающие, в значительной степени, требованиям пунктов 5.2, 5.3 и 5.5, не требуется замены существующих систем.

* См. Кодекс по аварийно-предупредительной сигнализации и индикаторам 1995 года, принятый Организацией резолюцией А.830(19);

Эксплуатационные требования к системам громкоговорящей связи, подлежащие разработке Организации

24 После существующего принципа добавляются следующие новые правила 24-1 - 24-4:

Правило 24-1

Требования для пассажирских судов ро-ро

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам.

Пассажирские суда ро-ро, построенные:

- .1 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать требованиям пунктов 2.3, 2.4, 3.1, 3.3, 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 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.

2 Спасательные плоты

2.1 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро должны обслуживаться с помощью морских эвакуационных систем (МЭС), отвечающих требованиям правила 48.5, или спусковых устройств, отвечающих требованиям правила 48.6, равномерно распределенных на каждом борту судна.

2.2 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть снабжен устройством свободного всплытия, отвечающим требованиям правила 23.

2.3 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть оборудован посадочной рампой,

отвечающей требованиям правила 39.4.1 или правила или 40.4.1, соответственно.

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 способным быть безопасно используемым, независимо от его положения на воде. I ГПОГО^НЫМ <'ll)ГП 6(^1>11.^1•IUI IIIИД.Иi-.IDU.ИИИИМ, 111•.^.<ИП(•ИМ<) от (4(1 (ш.-южснн 11.1 пиле и К.Г'У'СIUC .i.iliTt'UH.iTiiniiii, ('улио л(>.^;^•Ил) пусти .inТоМ.iТii'il-cKii с.iМОВосст.i-п.шлип.пошпся пли лвуспопиис с тентом сii.ic.iti-.ii.iii.im плот1,1 и /ioiio.'inriiic κ (то <I(>^чll(0)м• КоМii.'itin^' (11. κ': ПГ^•ЬШ, \ ii.'ioiioin, l.И^•ol'i ortimii nm(•(l 11.40(1 i.io, iioiti.i d.i.imi-ciiiii», iio KD.iiiicci mi'dc, 50"o .'ii()),((ii, lie oГич-пгчгппых (•ll.n•.ПГ(•.•ll>llllmn ll. •lloll^.^ll, 'Ji-a .'ioiio.'iiiiin'.iiiU.irt НМССТiiMot-ri, (ii.-К.-nc.'iiiiiiiix- ii.ioidh oiii^'.k'.ix сгся ii; ociious d.i.iiiiiii.i м(•ж,^• очиним I;o.'llч(•(llтoм .•lh).^•li на бч)му ii колпчсстпом .iio.Ti'ii, o(н•crl('чvllll[>IX спас.iT('Ai>iiii>iii iii.'ih)ii>'.imii. К.^К.lilii i.ih'oli (•ll.κ•.ll(•.И^ИИИИ 11.141 .•^o.И/И^(•ll rti.iii. oAofiiiii /ViMiiiiicTp.imK'ii (• учетом ргкомгнл.щпи, принятых 0i):iiii.i.ini!«.'ii*.

f ('i.onociiiiic ;((•ж\•>лш(' ш.-понки

1.1 По киашп-п м(-l)• o.ina h.i .•^•ж\•l)ill>l)^ iii.'ih)iook ii.i lla(•(•ажll)^•ком cv.iin' ро-ро ,lo.'IЯ»п.1 fil.iii) (•корорlnoi' лсжурпоп iiiAion'oi'i одобренного A/iMiiiiHCTO.iiiiiei типа с учетом rei;o Meii;(aniiii, iiDiiiiiiiix' Oiii'.iiii.iaiiii'ii**.

3.2 1^;1Ж;1.1Л ^•коцо(•ll.чl ;лежу1)11.111 iii.'ioiiKa ;^>•лжн.l обе.чужи-пап.ея 11ол'o;1111Ц11М «•ll\l•;onl>l^l veiiMificnioM, o/io^reiiniiIM a.'imii-iiiiieipaniieii. При o;io('ipeniiii таких (пуконых у(ipoi(i(in a.imii ннстранпя должна учитывать, что скоростная дсл.урн.ит iii.tioiii^i iip(';(lia.ill.14(^1 л.м ciivei^a it iio.'Uii-Ma лажг при iii^i.iioiipii^ini.ix iiiiorMoni.ix услопнях Ноi'o.'itii с учоом рсКОМеii.iaHiui, iipiiioiiiiix <)pi. ill ii: 1.1 ill 1(11***.

3.'i lit' менее лп\х команд л.чя каждой сКоросiiio'i дгжурнон iii.ih)hi;ii ;io.'i:kh>i ^ii.'ii'ii iio.'liolon.'Kiii.i ii л(.'IЖ11111 pely.iMriii) проходить учения, с учетом Кодокса по полготогна- и днпломро папин) морякоп ii iii't'CHiiio нахт1)1 (Кодп^И/ИМПУ) ii рско.мсн лашш, принятых (praiiii):anin'ii****, пключ.ш пгг .п-ш-кты (•нас.11Н1Я, ойр.писнясо шлюнкон, ман(ч1р1 Ip(па1 111я и \lpan.л('lllл я .ними шлюпками и ра:«личных услопнях и (и грациях и по.tHр.i щгнис их и нрямог положение после онроклыпання.

TiiiTiiM гп.и-дтг.п.пмх плитин. liii.l.lt-A.iluiig l^,llp.ll^r>^• ()l^r;lllll.l:Цll^•il. ц.чи.^щгпг .Ali.Sfidd)

/'1<1.1ж1111'Г11,1Т1. ll(•ll(•(•м,>т)l•ll.'. >

3.4 В случае, когда устройство или размеры пассажирского судна ро-ро, построенного 1 июля 1997 года, являются таковыми, что препятствует установке скоростной дежурной шлюпки, требуемой пунктом 3.1, скоростная дежурная шлюпка может быть установлена вместо существующей спасательной шлюпки; или в случае, если судно построено до 1 июля 1986 года, шлюпка для использования в случае аварии, при условии, что обеспечены все ниже перечисленные условия:

- 1 установленная скоростная дежурная шлюпка обслуживается с помощью спусковых устройств в соответствии с положениями пункта 3.2;
- 2 вместимость спасательной шлюпки, утраченная из-за вышеуказанной замены, возмещается установкой спасательных плотов, способных вместить, по крайней мере, число людей, размещенных и замененной спасательной шлюпке;
- 3 такие спасательные плоты обслуживаются существующими спусковыми устройствами или МЭС.

4 Средства спасания

4.1 Каждое пассажирское судно ро-ро должно быть оборудовано эффективными средствами для быстрого подъема пострадавших из воды и передачи спасенных людей со спасательных единиц или спасательных шлюпок и плотов на судно.

4.2 Средства передачи спасенных люден на судно могут быть частью МЭС или частью системы, предназначенной для целей спасания.

4.3 Если скат МЭС предназначен для обеспечения средств передачи спасенных на палубу судна, он должен быть оборудован надувными поручнями или трапом для помощи при подъеме по скату.

5 Спасательные жилеты

5.1 Несмотря на требования правил 7.2 и 21.2, достаточное количество спасательных жилетов должно храниться вблизи мест сбора, 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 правила 32.3.

Правило 24-2

Информация о пассажирах

1 Количество всех лиц на борту пассажирских судов должно быть известно до отхода судна.

2 Особенности лиц, заявивших о том, что они нуждаются в специальной заботе или помощи в аварийных ситуациях, должны быть учтены и доведены до сведения капитана до отхода судна.

3 Дополнительно, не позднее чем с 1 января 1999 года, для целей поиска и спасания, должны учитываться фамилия и пол всех лиц на борту с указанием: взрослый, ребенок или младенец.

4 Информация, требуемая пунктами 1, 2 и 3, должна храниться на берегу и быть легко доступной для служб поиска и спасания, если в ней возникнет необходимость.

5 Администрации могут освободить пассажирские суда от выполнения требований пункта 3, если условия рейсов по расписанию таких судов делают подготовку таких сведений практически неосуществимой.

Правило 24-3

Посадка вертолета и места для подъема людей

1 На всех пассажирских судах ро-ро должно быть предусмотрено место для подъема людей вертолетом, одобренное Администрацией, с учетом рекомендаций, принятых Организацией*.

2 Пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям пункта 1 не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

3 Пассажирские суда длиной 130 м и более, построенные 1 июля 1999 года или после этой даты, должны быть оборудованы посадочной площадкой для вертолета, одобренной Администрацией, с учетом рекомендаций, принятых Организацией**.

* См. Наставления по поиску и спасанию для торговых судов (МЕРСАР), принятое Организацией резолюцией А.229(VII) с поправками.

** См. Руководство, подлежащее разработке Организацией.

Правило 24-4

Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам. Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям данного правила не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 года.

2 На всех пассажирских судах на ходовом мостике должна быть предусмотрена система, способствующая принятию решений по управлению в чрезвычайных ситуациях.

3 Система, как минимум, должна быть представлена на отпечатанных на бумаге плане(ах)* действии в чрезвычайных ситуациях. Все штурманские приборы (хр. штурманские приборы) и гудис должны быть поданы (и при необходимости и платках) согласно следующим основным группам: м. хр. штурманских ситуаций, iii) не ограничиваться ими:

.1 пожар;

.2 погрузка груза;

.3 лифты;

.4 незаконные действия, и др. (МК) и др. (и др.) гудна, (то пассажирские и др.):

- .5 Нт^i.іСТНііК- глучан г людьми:
 .6 случаи, С1!)1.)анпые с гpv.іоМ; и
 .7 помощь ц анарпнных ситуациях дрхчим <^am.

4 Процедуры дспстии и 4рс:<ni>i4ai'iniix <•llr\,l]^нях, vста-поплеппые и платках), должны способствовать прцнЯтно р<1111Ч11Н"1 капитанами л Alortiiix' сочетаниях 4pi'.in[.i4aitni,i' (•iiTvaniiii.

5 1л.111(ы) действи в чре^шычапных ситуациях доджен^ы) иметь единообразную структуру и должны быть просты и іісіЮ/іііЗсіпанті. Где это применимо, фактическиг услоння аагру.жн, рассчитанные для осточпвости пассажирского судна на реі'іс, должны нсиоль.юпатьгя для целен йорьбы с ноиреж дгннлмп.
 см. r-l.iBV S Мрж.1У11.1]Ч1Л1»11" кпдгкг; іі(i yiin.iB.iviiid бс.нш.н-ши-п.и) іі.n.іііііН дгпстии и 4рг:іВі.і4.111111, IX (nTy.iiti^ix (ini.vii'xiiir :^all(•j)llll•llllal и 14411

6 В дополнение к отмеченным на бумаге плану(ам) Администрация может также допустить использование компьютеризированной системы, способствующей принятию решений на ходовом мостике, которая обеспечивает всей информацией, содержащейся в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, процедурах, перечнях контрольных проверок и т.п., способной представить перечень рекомендуемых действий, подлежащих выполнению в подающихся предвиденью чрезвычайных ситуациях.

ГЛАВА IV РАДИОСВЯЗЬ

Правило 1 Применение

25 В пункте 5 ссылка Н.І "полож^шш пункта 4* заменяется па "іНі.'ni/Ксiiiіі нунктон ^ и 7,"

26 Н конце пункта 5.1.2, после слов "1 февраля 1992 года* Д11^аи.Іяется фраза: «;
 ; однако, для пассажирских судов, независимо от размеров, не должно выдаваться никаких изъятий из требований правила IV/3 упомянутой Конвенции.

27 Пос.'it- существующего пункта 6 лойанляегся слг.чукинин Нонііііі nviiКТ 7:

7 Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 года, должны, соответственно, удовлетворять требованиям правил 6.4, 6.5, 6.6 и 7.5 не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

28 Существующему пункту 7 присваивается номер К

Правило 6 - Радиа^станоакч

29 После существующего ПУНКТЫ ^ до^нляются следующие ііііі.іе пункты 4, 5 іі ():

4 На пассажирских судах панель бедствия должна устанавливаться в месте, откуда обычно управляется судно. На этой панели должна находиться либо одна единственная кнопка, при нажатии которой подается оповещение о бедствии с использованием всех радиустановок, требуемых на судне для этой цели, либо по одной кнопке для каждой отдельной установки. На панели должно указываться ясно и визуалью, что кнопка или кнопки приведены в действие. Должны быть предусмотрены средства для предотвращения непреднамеренного приведения в действие кнопки или кнопок. Если спутниковый АРБ используется и качестве второго средства подачи оповещения о бедствии и он не приводится в действие дистанционно, допускается иметь дополнительный АРБ, установленный в ходовой рубке рядом с местом, с которого обычно управляется судно.

5 На пассажирских судах информация о местоположении судна должна непрерывно и автоматически поступать ко всему соответствующему оборудованию радиосвязи для включение в первоначальное оповещение о бедствии при приведении в действие кнопки или кнопок на панели бедствия.

6 На пассажирских судах панель оповещения о бедствии должна быть установлена в месте, с которого обычно управляется судно. На этой панели должны быть предусмотрены визуальная и звуковая индикация приема оповещения о бедствии, полученных на судне, и также должно указываться, через какую радиослужбу были получены оповещения о бедствии.

Правило 7
Радиооборудование – Общие положения

30 После существующего пункта 4 добавляется следующий пункт 5:

5 На каждом пассажирском судне, в месте, откуда обычно управляется судно, должны быть предусмотрены средства для двусторонней радиосвязи на месте действия для целей поиска и спасания, использующие авиационные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц.

Правило 16
Радиоспециалисты

3] (существующему ПУНКТУ присваивается номер 1.

32 После пронумерованного пункта 1 добавляется следующий ПУНКТ 2:

2 На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо должно быть квалифицированным, в соответствии с пунктом 1, и назначаться для обеспечения только обязанностей по радиосвязи во время бедствия.

ГЛАВА V БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 10 - Сообщения о бедствии - Обязательный порядок

33 Сущестующий текст пункте" (a) - (ft) :1.>м(1Пягт<я глсдуилпич:

(а) Капитан судна, находящегося в море, которое с состоянием оказать помощь, получив из любого источника сообщение о том, что люди терпят бедствие в море, обязан следовать полным ходом для оказания помощи, сообщив им, если это возможно, или службе поиска и спасения, что судно следует к ним для оказания помощи. Если судно, получившее оповещение о бедствии, лишено возможности сделать это; или, в силу особых обстоятельств случая, капитан считает невозможным или излишним следовать им на помощь, он обязан, с учетом рекомендаций Организации *, проинформировать службу поиска и спасания и сделать в судовом журнале запись о причине, в силу которой он не последовал на помощь людям, терпящим бедствие.

(b) Капитан судна, терпящего бедствие, или соответствующая служба поиска и спасания, посоветовавшись, насколько это возможно, с капитанами судов, ответивших на оповещение о бедствии, имеет право выбрать одно или несколько из этих судов, которые, по его мнению или мнению службы поиска и спасания, более других способны оказать помощь: и долг капитана судна или капитанов выбранных судов, помощь которых запрошена, - подчиниться такому выбору, продолжая следовать полным ходом на помощь людям, терпящим бедствие.

(с) Капитаны судов освобождаются от обязанности, налагаемой пунктом (а) данного правила, когда узнают, что не их суда, а другое судно или другие суда были выбраны и подчиняются такому выбору. Это решение, если возможно, должно быть передано другим выбранным судам и службе поиска и спасания.

(d) Капитан судна освобождается от обязанности, налагаемой пунктом (а) данного правила, а если его судно было выбрано, то и от обязанности, налагаемой пунктом (b) данного правила, если он получил сообщение от людей, терпящих бедствие, или службы поиска и спасания, или от капитана другого судна, бывшего к таким людям, что помощь больше не нужна.

* См. Незамедлительное действие, которое должно быть предпринято каждым судном, получившем сообщение о бедствии в Руководстве по поиску и спасанию для торговых судов (MEPCAP) с возможными поправками.

После существующего правила 10 добавляется следующее новое 10-1:

Правило 10-1

Свобода действий капитана по обеспечению безопасности мореплавания

Капитан не должен быть стеснен судовладельцем, фрахтователем или любым другим лицом при принятии любого решения, которое, по профессиональному суждению капитана, необходимо для обеспечения безопасности мореплавания, в особенности, в сложных погодных условиях и при сильном волнении.

Правило 13

Экипажи

После существующего пункта (b) добавляется следующий новый

с) Для каждого пассажирского судна, к которому применяется глава I, для обеспечения эффективного выполнения экипажем работ в целях обеспечения безопасности, должен быть установлен и внесен в судовой журнал рабочий язык. Компания* или капитан, соответственно, должны определить соответствующий рабочий язык. От каждого моряка требуется понимать, и, где уместно, отдавать приказы и указания и отвечать на этом языке. Если рабочий язык не является официальным языком государства, под флагом которого судну дано право плавания, все планы и перечни, которые требуется вывешивать, должны включать перевод на рабочий язык.

* «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 ответственность, возлагаемые Международным кодексом по управлению безопасностью.

Правило 15

Поиск и спасание

После существующего пункта (b) добавляется следующий новый

с) Пассажирские суда, к которым применяется глава I, занятые на постоянных рейсах, должны иметь на борту план кооперации с соответствующими службами поиска и спасания на случай чрезвычайных ситуаций. Этот план должен быть разработан в сотрудничестве судна с соответствующими службами поиска и спасания и одобрен Администрацией. План должен включать положения о периодических учениях, проводимых по согласованию между пассажирским судном и соответствующими службами поиска и спасания, для проверки его эффективности.

После существующего правила 22 добавляется следующее новое о 23:

Правило 23

Эксплуатационные ограничения

(Данное правило применяется ко всем пассажирским судам, к которым применяется глава I)

1 На пассажирских судах, построенных до 1 июля 1997 года, требования данного правила должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

2 Перечень всех ограничений в отношении эксплуатации пассажирского судна, включая изъятия из любого из этих правил, ограничения по районам эксплуатации, метеорологические ограничения, ограничения по состоянию моря, допустимой загрузке, дифференту, скорости и любые другие ограничения, предписаны ли они Администрацией или установлены при проектировании, или на стадии строительства, должны быть сведены в Перечень ограничений до того, как пассажирское судно будет введено в эксплуатацию. Перечень вместе с любыми необходимыми пояснениями, должен быть оформлен документом, приемлемым для Администрации, и должен храниться на борту в месте, легко доступном для капитана. Перечень должен поддерживаться на уровне современности. Если используемый язык не является английским или французским, Перечень должен иметь перевод на один или оба этих языка.

ГЛАВА VI ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

Правило 5 Укладка и крепление

Пункт 6 :чмс\^ясJ^•я пош^м пунктм К:

6 Грузовые места, включая колесную технику и контейнеры, должны быть погружены, размещены и закреплены в течении всего рейса в соответствии с Наставлением по креплению груза, одобренным Администрацией. На судах с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, определенными в пункте II-2/3.14, все крепления грузовых мест, в соответствии с Наставлением по креплению грузов, должно быть закончено до того, как судно отойдет от причала. Наставление по креплению груза должно быть составлено в соответствии со стандартом, по крайней мере эквивалентным руководству, разработанному Организацией *.

* См. руководство, подлежащее разработке Организацией

1.6 Приложение 6

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

ПОПРАВКИ
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ
1974 ГОДА

Поправки к главе II-1

Заголовок главы II-1

1 Существующий заголовок главы II-1 заменяется нижеследующим:

**КОНСТРУКЦИЯ - УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ,
МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ**

Новая часть А-1

2 Нижеследующая новая часть А-1 вносится между частями А и В:

ЧАСТЬ А-1-УСТРОЙСТВО СУДОВ

Правило 3-1

Требования к устройству, механическим и электрическим установкам судов

Дополнительно к требованиям, содержащимся в любом месте этих правил, суда проектируются, строятся, технически обслуживаются и ремонтируются, выполняя требования признанного Администрацией, в соответствии с положениями правила Х1/1, классификационного общества к устройству, механическим и электрическим установкам, или применимые национальные требования Администрации, обеспечивающие эквивалентный уровень безопасности.

Правило 3-2

Предотвращение коррозии балластных танков заборной воды

1 Данное правило применяется к нефтяным танкерам и навалочникам, построенным 1 июля 1998 года и после этой даты.

2 Все специально предназначенные для забортной воды балластные танки должны иметь эффективную систему предотвращения коррозии, такую, как прочное защитное покрытие, или его эквивалент. Лучше использовать покрытие, имеющее светлый цвет. Схема выбора, применения, технического обслуживания и ремонта системы должна быть одобрена Администрацией, основываясь на руководстве, принятом Организацией *. Также используются, при необходимости, расходные аноды.

Правило II-1/8

Остойчивость пассажирских судов поврежденном состоянии

3 В конце пункта 2.3.1 добавить нижеследующее:

Эта протяженность может быть снижена до минимума в 10° в случае, если площадь под диаграммой восстанавливающих плеч, как указано в пункте 2.3.2, увеличена в отношении:

$$15/\text{протяженность}$$

где протяженность выражена в градусах.

4 Пункт 2.3.3 изменить путем замены слов "протяженности, указанной в пункте 2.3.1" на слова "протяженности положительной остойчивости".

* См. Руководство по выбору, применению, техническому обслуживанию и ремонту системы предотвращения коррозии балластных танков забортной воды, принятое резолюцией А.798(19) Организации.

Правило II-1/25-1- Применение

5 Следующее предложение добавляется в конце пункта 1:

Требования данной части должны также применяться к грузовым судам длиной (Ls) 80 м и более, но не более 100 м, построенным 1 июля 1998 года и после этой даты.

Правило II-1/25-3- Требуемый индекс деления на отсеки ^

6 Существующий пункт 2 заменяется нижеследующим:

2 Обеспечиваемая степень деления на отсеки определяется требуемым индексом деления на отсеки следующим образом:

.1 для судов длиной (Ls) свыше 100 м:

$$R = (0,002 + 0,0009 Ls)^{1/3}$$

где Ls в метрах; и

.2 для судов длиной (Ls) 80 м и более, но не более 100 м:

$$R = 1 - \{1/(1+Ls/100*Ro/(1-Ro))\}$$

где Ro - величина R, рассчитанная в соответствии с формулой в пункте 2.1."

Правило II-1/45 - Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

1 В пункте I.I.I слова "55 В" заменяются на "50 В".

Поправки к главе VI Правило VI/2

Информация о грузе

9 Существующий пункт 2.2 заменяется нижеследующим:

- .2 в случае навалочного груза- информацию об удельном погрузочном объеме груза, операциям по штивке, склонности к смещению сыпучего груза, включая угол естественного откоса, если это применимо, и о любых других соответствующих специальных свойствах груза. В случае концентратов или иных грузов, которые могут разжижаться, - дополнительную информацию в виде свидетельства о влагосодержании груза и его предельной влажности для транспортировки."

Правило VI/7

Размещение навалочного груза

10 Существующее правило VI/7 заменяется нижеследующим:

Правило 7

*Погрузка, выгрузка и размещение навалочных грузов**

1 Для целей данного правила, представитель терминала означает лицо, назначенное терминалом или иным учреждением, где грузится или выгружается судно, которое является ответственным за операции, проводимые этим терминалом или учреждением в отношении конкретного судна.

2 Для того чтобы капитан мог предотвратить чрезмерные напряжения в корпусе, судно должно быть обеспечено буклетом на языке, который знает командный состав, ответственный за грузовые операции на судне. Если этот язык не является английским, судно должно быть обеспечено буклетом также и на английском языке. Буклет, как минимум, должен включать:

- .1 данные об остойчивости, требуемые правилом II-1/22;
- .2 вместимости балластных танков и производительности средств заполнения и откачки этих танков;
- .3 максимально допустимую нагрузку на единицу поверхности второго дна;
- .4 максимально допустимую нагрузку на трюм;
- .5 инструкции общего характера по погрузке и выгрузке в отношении прочности корпуса, включая любые ограничения по наихудшим условиям эксплуатации в течение погрузки, выгрузки, операций с водяным балластом и рейса;
- .6 любые специальные ограничения по наихудшим условиям эксплуатации, наложенные Администрацией или признанной ею организацией, если применимо; и
- .7 где требуются расчеты на прочность - максимально разрешенные усилия и моменты, воздействующие на корпус судна при погрузке, выгрузке и в рейсе.

3 Перед погрузкой или выгрузкой навалочного груза капитан и представитель терминала должны составить согласованный между ними план, обеспечивающий, чтобы разрешенные усилия и моменты, воздействующие на судно, не превышались при погрузке или выгрузке; план должен включать последовательность, количество и требуемое время на погрузку или выгрузку, принимая во внимание производительность средств погрузки или выгрузки, количество питателей/конвейеров/грейферов и возможностей судна по приему/откачке водяного балласта. План и любые последующие изменения в нем должны передаваться на хранение соответствующей власти государства порта.

4 Навалочные грузы грузятся и их поверхность разравнивается, насколько это необходимо, до границ грузового помещения с тем, чтобы свести к минимуму риск смещения груза и обеспечить достаточную остойчивость в течение всего рейса.

5 Если навалочные грузы перевозятся в твиндеках, люки таких твиндеков должны закрываться в тех случаях, когда информация о погрузке указывает на недопустимый уровень напряжений в наборе днища при открытых люках твиндеков. Поверхность груза достаточно разравнивается и должна либо простираться на одном уровне от борта до борта, либо делиться дополнительными продольными переборками достаточной прочности. Во избежание перенапряжений в наборе палубы твиндека, должна соблюдаться безопасная величина грузовместимости твиндеков.

6 Капитан и представитель терминала должны обеспечить проведение операций по погрузке и выгрузке в соответствии с согласованным планом.

7 Если, в ходе погрузки или выгрузки, любой из показателей судна, ссылка на которые делается в пункте 2, превышен, или может стать таковым, если погрузка или выгрузка будет продолжена, капитан имеет право приостановить грузовые операции и обязан известить об этом соответствующую власть государства порта, которой передан на хранение план. Капитан и представитель терминала должны обеспечить принятие мер по исправлению ситуации. Капитан и представитель терминала должны обеспечить, чтобы используемый метод выгрузки не наносил повреждения набору корпуса судна.

8 Капитан обеспечивает, чтобы персонал судна постоянно отслеживал грузовые операции. Где возможно, должна регулярно замеряться осадка судна при погрузке или выгрузке, с целью подтверждения указанного терминалом количества обработанного груза. Каждый замер осадки и количество груза заносятся в грузовую книгу. Если выявлены значительные отклонения от согласованного плана, грузовые или балластные, или оба этих вида операций должны быть скорректированы с целью исправления отклонений.

* См. Кодекс практики безопасной погрузки и выгрузки навалочников, принятый резолюцией А... (20) Организации.

Поправки к главе XI

Правило XI/1 - Предоставление полномочий признанным организациям

11 Существующее правило XI/1 заменяется нижеследующим:

Правило 1

Предоставление полномочий признанным организациям

Организации, ссылка на которые делается в правиле I/6, должны отвечать Руководству, принятому резолюцией А.739(18) Организации, с возможными поправками, и Спецификациям, принятым резолюцией Организации А.789(19), с возможными поправками, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

КОРРЕКТУРА к Консолидированному тексту Конвенции СОЛАС-74 с поправками (Санкт-Петербург, ЦНИИМФ, 1993)

Нижеприведенная корректура вызвана выявленными ошибками в первоначальном издании, опечатками и изменениями в сносках к правилам, которые, не являясь частью Конвенции, тем не менее, представляют необходимую информацию о рекомендуемых (или требуемых) стандартах.

1 Стр. 230, ссылку на "А.517(13)" замените на "А.754(18)" в сноске "***".

3 Стр. 232 и 233 произведите те же замены в сноске "**", как и в пунктах 1 и 2 выше.

4 Стр. 238 и 239 в пункте 23.6 внесите "*" у слова "пламени" и, соответственно, следующие сноски:

* См. Рекомендацию по методике огневых испытаний обитой мебели, одобренную резолюцией А.652(16) Организации."

5 Стр. 352 и 353, произведите точно такие же замены, как и в пунктах 1 и 2 выше в сноске "**".

6 Стр. 404 и 405 внесите, соответственно сноски: "

* См. Рекомендацию по стационарным системам пожаротушения для помещений специальной категории, принятую резолюцией А.123(V) Организации.

7 Стр. 405, шестая строка сверху, удалите вторую звездочку после слова "information".

8 Стр. 416 и 417; Таблица 54.3; колонка "2", строки: ".2", ".4.1" и ".4.2", замените "хі на "x1"; в колонках "4" и "5" строки ".3" замените "хР" н; "х".

9 Глава IX, правило 6, сноска к пункту 3 заменяется на:

"См. Руководство по внедрению МКУБ Администрациями, принятое резолюцией А.788(19) Организации."
и

10 Глава XI, сноску "***" к правилу 4 замените на:

"См. Процедуры контроля судов государством порте принятые резолюцией А.787(19) Организации."
и