

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт кораблестроения и морского транспорта
Кафедра судовождения и безопасности судоходства

ПРАКТИКА НЕСЕНИЯ ШТУРМАНСКОЙ ВАХТЫ

Методические указания
*по проведению практических занятий
по регистрации событий, связанных с судовождением*

Севастополь
СевГУ
2016

УДК 656.61(076)
ББК 39.471я7

Рецензенты: **В. И. Истомин** – профессор каф. СБС, д.т.н.,
действительный член АВН,
Н. В. Шерстнев – доцент каф. ЭМСС, к.т.н.

Ответственный за выпуск:
С. А. Подпорин - заведующий кафедрой СБС, к.т.н, доцент

Составители: Л. Е. Курочкин, Г. А. Закурдаев

Практика несения штурманской вахты: метод. указания по проведению практических занятий по регистрации событий, связанных с судовождением / сост. Л. Е. Курочкин, Г. А. Закурдаев. – Севастополь: СевГУ, 2016. – 32 с.

Целью методических указаний является оказание поддержки студентам в изучении требований международных конвенций и кодексов по ведению судового журнала с учетом записей о проведении проверок и учений, а также вопросов организации вахты на мостике и действий вахтенного помощника капитана при различных условиях плавания или стоянке судна в порту либо на якоре.

Методические указания соответствуют минимальным требованиям стандарта подготовки вахтенных помощников судов валовой вместимости 500 или более, Кодекса ПДНВ с Манильскими поправками раздела А—II, таблиц А—II/1 и А—II/2; а также МКУБ и Кодекса ОСПС.

УДК 656.61(076)
ББК 39.471я7

Рассмотрено и рекомендовано на заседании кафедры судовождения и безопасности судоходства Института кораблестроения и морского транспорта Севастопольского государственного университета в качестве методических указаний по проведению практических занятий студентами специальности 26.05.05 «Судовождение». Протокол заседания кафедры № 1 от 27.01.2016 г.

© **ФГАОУВО «Севастопольский
государственный университет», 2016**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Общие положения	4
2. Требования международных конвенций и кодексов по регистра- ции событий, связанных с судовождением	6
Библиографический список	32

ВВЕДЕНИЕ

Эффективность использования судов, снижение аварийности и обеспечение защиты окружающей среды от загрязнения во многом зависит от выполнения требований безопасности мореплавания.

Анализ аварийности морских судов свидетельствует о том, что основной причиной аварий является «человеческий фактор», в том числе уровень подготовки членов судовых экипажей. Особенно это касается действий вахтенных помощников капитана в экстремальных ситуациях и различных условиях навигационной обстановки, когда выполнение требований нормативных документов должно быть доведено до автоматизма.

В представленных методических указаниях рассматриваются основные требования международных конвенций и кодексов по ведению судового журнала с учетом записей о проведении проверок и учений, а также вопросы организации вахты на мостике и действий вахтенного помощника капитана при различных условиях плавания или стоянке судна в порту либо на якоре.

Методические указания соответствуют минимальным требованиям стандарта подготовки вахтенных помощников судов валовой вместимости 500 или более, Кодекса ПДНВ с Манильскими поправками раздела А—II, таблиц А—II/1 и А—II/2; а также МКУБ-93 и Кодекса ОСПС.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Судовой журнал является основным официальным судовым документом, в котором отражается непрерывная жизнь судна.

Судовой журнал ведется вахтенным помощником капитана. Вахтенный помощник капитана, написавший текст, имеет право изменять и дополнять его, а капитан — только дополнять.

Текст, подлежащий изменению, зачеркивается тонкой чертой, чтобы его можно было прочесть, и заключается в скобки. Если ошибка замечена во время записи, правильный текст пишется сразу же после скобки. В остальных случаях — за скобкой, или в случае пропуска — за словом, после которого нужно добавить текст, ставится цифровой знак сноски со сквозной нумерацией для каждой страницы. Исправления выполняются на нижней строчке страницы Судового журнала и пишутся снизу вверх до встречи с основным текстом. У каждого исправления на одной странице цифровой знак сноски (1, 2, 3 и т.д.) и скрепляется подписью лица, внесшего исправление или дополнение по форме: «записано ошибочно», если зачеркнутый текст не нужно заменять другим, «читать:» и далее верный текст, «дополнение:» и далее верный текст.

Если исправления или дополнения относятся к предшествующим страницам, то перед ними после номера сноски указывается номер страницы, например: 3/с. 15.

Исправлять текст иным способом, чем указано выше, **запрещается**.

Объем записей навигационного характера определяется капитаном с учетом того, чтобы вместе с исполнительной прокладкой на карте и информацией технических средств регистрации можно было восстановить плавание судна. При этом прокладка на карте сохраняется до повторного использования карты, а ленты самописцев (курсограмма, реверсограмма и др.) сохраняются на судне в течение двух лет.

Судовой журнал заполняется в процессе вахты в момент совершения события или после него сразу. Записи в судовом журнале делают пастой или чернилами. Записи каждых суток начинаются с новой страницы. Незаполненные в течение завершившихся суток прочеркиваются знаком «Z».

Заполненные судовые журналы хранятся на судне два года, после чего сдаются в архив судоходной компании.

Настоящие Правила ведения судового журнала не ограничивают в правах капитана и вахтенных помощников капитана вносить в судовой журнал любые записи, касающиеся повседневной жизни судна, которые, по их мнению, могут иметь значение для защиты интересов судна, судовладельца и груза. Однако все требования международных нормативных документов по ведению судового журнала должны неукоснительно выполняться. Записи в судовой журнал должны быть сделаны в соответствии с правилами ИМО.

Любые записи или требования о совершении таковых в судовом журнале со стороны иных лиц исключаются.

На всех судах, совершающих международные рейсы, должна вестись регистрация деятельности и событий, имеющих значимость для безопасности судоходства, которая должна содержать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, принимая во внимание принятые Организацией рекомендации. Если такая информация не ведется в судовом журнале, она должна вестись в иной форме, одобренной Администрацией. Регистрация может вестись от руки, электронными или механическими способами, но эти способы должны быть неизменными.

В дополнение к национальным требованиям рекомендуется, чтобы в число регистрируемых событий включались, когда это уместно, следующие события и вопросы:

1. Перед рейсом должны быть подтверждены и зарегистрированы характеризующие общее состояние судна подробные сведения, такие как укомплектованность экипажа, обеспеченность запасами, груз на борту, осадка, время проведения и результаты проверок остойчивости и напряжений в корпусе, результаты проверки работы органов управления судна, рулевого устройства, навигационного оборудования и аппаратуры радиосвязи.

2. Во время рейса должны регистрироваться подробные данные о рейсе, такие как курсы и пройденные по ним расстояния, обсервации, состояние погоды и моря, изменения в плане рейса, подробные сведения о приеме (сдаче) лоцмана, о входе в районы установленных путей движения или действия систем судовых сообщений и о выполнении соответствующих требований.

3. В случае особых событий должны регистрироваться подробные сведения о необычных событиях, таких как смерть и телесные повреждения у членов экипажа, неисправности в работе судового оборудования и средств навигационного оборудования морей, чрезвычайные ситуации и полученные сообщения о бедствии.

4. При стоянке на якоре или в порту должны регистрироваться подробные сведения по судовым эксплуатационным или административным вопросам, а также по вопросам безопасности и охраны судна.

В общем случае, информация об упомянутых в п. 1 событиях и вопросах, должным образом отраженная в специальных журналах, не должна дублироваться в судовом журнале.

Чтобы иметь возможность обеспечить восстановление данных о рейсе в полном объеме, должны выполняться следующие условия:

- 1) на каждой странице судового журнала должен быть отпечатан ее номер, а нуждающиеся в изменении записи от руки следует зачеркнуть (но не стереть или иным образом удалить) и переписать заново;

- 2) время, используемое автоматическими и постоянными средствами регистрации, должно быть синхронизировано;

- 3) должна быть предусмотрена защита сделанных электронным или механическим способами записей от ручного стирания, уничтожения или повторной записи.

2. ТРЕБОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ И КОДЕКСОВ ПО РЕГИСТРАЦИИ СОБЫТИЙ СУДОВОЖДЕНИЯ

Deck Log Book

Records of navigational activities

All ships engaged on international voyages shall keep on board a record of navigational activities and incidents which are of importance to safety of navigation and which must contain sufficient detail to restore a complete record of the voyage, taking into account the recommendations adopted by the Organization. When such information is not maintained in the ship's log-book, it shall be maintained in another form approved by the Administration.

SOLAS chapt. V Reg. 28

GUIDELINES FOR THE RECORDING OF EVENTS RELATED TO NAVIGATION

Regulation V/28 of the 1974 SOLAS Convention, as amended, requires all ships engaged on international voyages to keep on board a record of navigational activities and incidents which are of importance to safety of navigation and which must contain sufficient detail to restore a complete record of the voyage, taking into account the recommendations adopted by the Organization.

This resolution aims at providing guidance for the recording of such events:

1 Recording of information related to navigation

In addition to national requirements, it is recommended that the following events and items, as appropriate, be among those recorded:

.1 before commencing the voyage

Details of all data relating to the general condition of the ship should be acknowledged and recorded, such as manning and provisioning, cargo aboard, draught, result of stability/stress checks when conducted, inspections of controls, the steering gear and navigational and radiocommunication equipment.

Палубный судовой журнал

Регистрация событий, связанных с судовой деятельностью

На всех судах, совершающих международные рейсы, должна вестись регистрация деятельности и событий, имеющих значимость для безопасности судовой деятельности, которая должна содержать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, принимая во внимание принятые Организацией рекомендации. Если такая информация не ведется в судовом журнале, она должна вестись в иной форме, одобренной Администрацией.

СОЛАСгл. V правило 28

РУКОВОДСТВО ПО РЕГИСТРАЦИИ СОБЫТИЙ, СВЯЗАННЫХ С СУДОВОЖДЕНИЕМ

Правило V/28 Конвенции СОЛАС 1974 г. с поправками требует, чтобы на всех судах, совершающих международные рейсы, велась регистрация связанных с судовой деятельностью событий и происшествий; она должна быть достаточно подробной для восстановления, с учетом принятых Организацией рекомендаций, полной картины рейса.

Настоящее правило имеет целью дать разъяснения относительно регистрации таких событий.

1 Регистрация событий, связанных с судовой деятельностью

В дополнение к национальным требованиям рекомендуется, чтобы в число регистрируемых включались, когда это уместно, следующие события и вопросы:

.1 перед рейсом

Должны быть подтверждены и зарегистрированы характеризующие общее состояние судна подробные сведения, такие как укомплектованность экипажа, обеспеченность запасами, груз на борту, осадка, время проведения и результаты проверок остойчивости и напряжений в корпусе, результаты проверки работы органов управления судна, рулевого устройства, навигационного оборудования и аппаратуры радиосвязи.

.2 during the voyage

Details related to the voyage should be recorded, such as courses steered and distances sailed, position fixings, weather and sea conditions, changes to the voyage plan, details of pilot's embarkation, and entry into areas covered by, and compliance with, ship routing or reporting systems.

.3 on special events

Details of special events should be recorded, such as death and injuries among the crew and passengers, malfunctions of ship-board equipment and aids to navigation, potentially hazardous situations, emergencies and distress messages received.

.4 when the ship is at anchor or in a port

Details on operational or administrated matters and details related to the safety and security of the ship should be recorded.

2 Method of recording

SOLAS regulation V/28 requires that, if the records of navigational activities are not maintained in the ship's log-book, they should be maintained in another form approved by the Administration. Methods of recording should be permanent and may be handwritten, electronical or mechanical.

3 Non-duplication

In general, information on the events and items specified in paragraph 1, which are adequately recorded in a special-purpose log, need not be duplicated in the ship's log book.

4 Preservation of records

In order to be able restore a complete record of the voyage, records should be maintained as follows:

.1 each page of the ship's log-book should have a page number printed on it, and handwritten records which need correction should not be erased or removed but should be rewritten after crossing out the incorrect version;

.2 во время рейса

Должны регистрироваться подробные данные о рейсе, такие как курсы и пройденные по ним расстояния, наблюдения, состояние погоды и моря, изменения в плане рейса, подробные сведения о приеме лоцмана, о входе в районы установленных путей движения или действия систем судовых сообщений и о выполнении соответствующих требований.

.3 в случае особых событий

Должны регистрироваться подробные сведения о необычных событиях, таких как смерть и телесные повреждения у членов экипажа и пассажиров, неисправности в работе судового оборудования и средств навигационного оборудования морей, чрезвычайные ситуации и полученные сообщения о бедствии.

.4 при стоянке на якоре или в порту

Должны регистрироваться подробные сведения по судовым эксплуатационным или административным вопросам, а также по вопросам безопасности и охраны судна.

2 Способы регистрации

Правило V/28 Конвенции СОЛАС требует, если регистрация событий, связанных с судовождением, не ведется в судовом журнале, то она должна вестись в иной форме, одобренной Администрацией. Регистрация может вестись от руки, электронными или механическими способами, но эти способы должны быть неизменными.

3 Избежание дублирования

В общем случае, информация об упомянутых в п. 1 событиях и вопросах, должным образом отраженная в специальном журнале, не должна дублироваться в судовом журнале.

4 Сохранение данных

Чтобы иметь возможность обеспечить восстановление данных о рейсе в полном объеме, должны выполняться следующие условия:

.1 на каждой странице судового журнала должен быть отпечатан ее номер, а нуждающиеся в изменении записи от руки следует зачеркнуть (но не стереть или иным образом удалить) и переписать заново;

.2 the times used in automatic and permanent recording facilities should be synchronized by using a common clock;

.3 electronically or mechanically input records should be means to prevent them from being deleted, destroyed or overwritten; and

.4 irrespective of the method of recording, ships should keep records for as long as the Administration concerned requires, provided the fixed period is not less than one year.

Resolution A.916(22)–Annex–22 January 2002

**I. In port before cargo is shipped
PASSENGER SHIPS**

22.16 If cargo is carried in spaces referred to in regulation 15.5.2, the sidescuttles and their deadlights shall be closed watertight and locked before the cargo is shipped and such closing and locking shall be recorded in such logbook as may be prescribed by the Administration.

**SOLAS chapt. II-I Reg. 22.16
(amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)**

**II. Within 12 hours before departure
ALL SHIPS**

Steering gear – testing and drills

26.1 Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

- .1 the main steering gear;
- .2 the auxiliary steering gear;
- .3 the remote steering gear control systems;
- .4 the steering position located on the navigation bridge;
- .5 the emergency power supply;
- .6 the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- .7 the remote steering gear control system power failure alarms;

.8 the steering gear power unit failure alarms; and

.2 время, используемое автоматически или постоянными средствами регистрации, должно быть синхронизировано;

.3 должна быть предусмотрена защита сделанных электронным или механическим способами записей от ручного стирания, уничтожения или повторной записи; и

.4 Независимо от способа записи, суда должны сохранять записи в течение срока, требуемого Администрацией флага, при условии, что этот период будет не менее одного года.

Резолюция A.916(22) – Приложение – 22 января 2002

**I. В порту до погрузки судна
ПАССАЖИРСКИЕ СУДА**

22.16 Если в помещениях, указанных в правиле 15.5.2, перевозится груз, то иллюминаторы и их штормовые крышки должны быть водонепроницаемо закрыты и заперты до погрузки груза, и о таком закрытии и запираании должна быть сделана запись в судовом журнале, предписанном Администрацией.

СОЛАС гл. II-I прав. 22.16 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)

**II. В пределах 12 часов до отхода судна
ВСЕ СУДА**

Судовой рулевой привод – испытание и учения

26.1 В пределах 12 часов до отхода судна экипаж должен проверить и испытать судовой рулевой привод. Процедура испытаний должна включать, где это применимо, проверку работы следующего:

- .1 главного рулевого привода;
- .2 вспомогательного рулевого привода;
- .3 систем дистанционного управления рулевым приводом;
- .4 постов управления рулем, расположенных на ходовом мостике;
- .5 аварийного электропитания;
- .6 указателей углового положения руля посредством сравнения их показаний с действительным положением руля;
- .7 аварийно-предупредительной сигнализации о потере питания системы дистанционного управления рулевым приводом;
- .8 аварийно-предупредительной сигнализации о неисправности силового агрегата рулевого привода; и

.9 automatic isolating arrangements and other automatic equipment.

26.2 The checks and tests shall include:

.1 the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;

.2 a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and

.3 the operation of the means of communication between the navigation bridge and steering gear compartment.

26.6 The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs (1) and (2) are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph (4), shall be recorded in the log-book as may be prescribed by the Administration.

SOLAS chapt. V Reg. 26.1 + .2 + .6 (amended to: MSC. 99(73), 05.12.2000)

**III. In port and/or before leaving port
ALL SHIPS**

20.2 Operational readiness

Before the ship leaves port and at all times during the voyage, all life-saving appliance shall be in working order and ready for immediate use.

19.2.3 Whenever new passengers embark, a passenger safety briefing shall be given immediately before sailing, or immediately after sailing. The briefing shall include the instructions required by regulations 8.2 and 8.4 and shall be made by means of an announcement, in one or more languages likely to be understood by the passengers. The announcement shall be made on the ship's public address system, or by other equivalent means likely to be heard at least by the passengers who have not yet heard it during the voyage. The briefing may be included in the muster required by paragraph 2.2 if the muster is held immediately upon departure. Information cards or posters or video programmes displayed on ships video displays may be used to supplement the briefing, but may not be used to replace the announcement.

.9 Автоматических отключающих устройств и другого автоматического оборудования.

26.2 Проверки испытания должны включать:

.1 полную перекладку руля в соответствии с требуемыми характеристиками рулевого привода;

.2 визуальный осмотр рулевого привода и его соединительных узлов; и

.3 работу средств связи между ходовым мостиком и румпельным отделением.

26.6 Даты проведения проверок и испытаний, предписанных пунктами 1 и 2, а также даты и подробное описание учений по аварийному управлению рулем, проводимых согласно п. 4, должны регистрироваться в судовом журнале, предписанном Администрацией.

СОЛАС гл. V прав. 26.1 + .2 + .6 (с поправками: MSC. 99(73), 05.12.2000)

III. В порту и/или до выхода судна из порта

ВСЕ СУДА

20.2 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.

19.2.3 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.

8.2 Clear instructions to be followed in the event of an emergency shall be provided for every person on board. In the case of passenger ships these instructions shall be drawn up in the language or languages required by the ship's flag State and in the English language.

8.4 Illustrations or instructions in appropriate languages shall be posted in passenger cabins, and be conspicuously displayed at muster stations and other passenger spaces to inform passengers of:

- .1 their muster station;
- .2 the essential actions they must take in an emergency;
- .3 the method of donning life jackets.

SOLAS chapt. III Reg. 20 in connection with Reg. 19.2.3 and 8.2 and 8.4

22.6 Watertight doors fitted in watertight bulkheads dividing cargo between deck spaces in accordance with regulation 13.9.1 shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation; the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the log-book.

SOLAS chapt. II-I Reg. 22.6 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)

24.3 Watertight doors or ramps fitted internally to subdivide large cargo spaces shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation; the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the log-book.

SOLAS chapt. II-I Reg. 24.3 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)

PASSENGER SHIPS

21.1 Drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-chutes and rubbish-chutes shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in

8.2 Для каждого находящегося на борту человека предусматриваются четкие инструкции, которым надлежит следовать в случае чрезвычайной ситуации. На пассажирских судах такие инструкции должны быть изложены на языке или языках, требуемых государством флага судна, а также на английском языке.

8.4 В пассажирских каютах, а также на видном месте у мест сбора и в других пассажирских помещениях должны быть вывешены рисунки и инструкции на соответствующих языках с целью информации пассажиров относительно:

- .1 их места сбора;
- .2 важнейших действий, которые они должны выполнять в случае чрезвычайной ситуации;
- .3 способа надевания спасательного жилета.

СОЛАС гл. III прав. 20 с использованием прав. 19.2.3 и 8.2 и 8.4

22.6 Водонепроницаемые двери, в соответствии с правилом 13.9.1, установленные в водонепроницаемых переборках, разделяющих междупалубные грузовые помещения, должны быть закрыты до начала рейса и должны оставаться закрытыми в течение плавания; время открытия таких дверей в порту и время их закрытия перед отходом из порта должно записываться в судовой журнал.

СОЛАС гл. II-I прав. 22.6 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)

24.3 Водонепроницаемые двери или аппарели, устроенные для внутреннего разделения больших грузовых помещений, должны быть закрыты до начала рейса и должны оставаться в таком положении во время плавания; время открытия таких дверей в порту и время их закрытия перед выходом из порта должно заноситься в судовой журнал.

СОЛАС гл. II-I прав. 24.3 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

21.1 Ежедневно должны проводиться учения по приведению в действие дверей, иллюминаторов, клапанов и механизмов закрытия шпигатов, зольных и мусорных рукавов. На судах, совершающих рейсы

duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage.

21.3 The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, all valves, the closing of which is necessary to make a compartment watertight, and all valves the operation of which is necessary for damage control cross connections shall be periodically inspected at sea at least once a week.

21.4 A record of all drills and inspections required by this regulation shall be entered in the log-book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

SOLAS chapt. II-I Reg. 21.1, 21.3 + 21.4 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)
PASSENGER SHIPS

22.14.1 The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in such log-book as may be prescribed by the Administration.

SOLAS chapt. II-I Reg. 22.14.1 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)
IV. Before leaving port
PASSENGER SHIPS

21.1 Drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-chutes and rubbish-chutes shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during voyage.

21.4 A record of all drills and inspections required by this regulation shall be entered in the log-book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

SOLAS chapt. II-I Reg. 21.1 in connection with SOLAS chapt. II-I Reg. 21.4 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)
PASSENGER SHIPS

продолжительностью более одной недели, учение в полном объеме проводится перед выходом из порта, а последующие – не реже одного раза в неделю в течение рейса.

21.3 Водонепроницаемые двери и все относящиеся к ним механизмы и индикаторы и клапаны, закрытие которых необходимо для обеспечения водонепроницаемости отсека, и все клапаны, которые обеспечивают управление перетоком воды для спрямления судна, при нахождении судна в море должны проверяться периодически, не реже одного раза в неделю.

21.4 Обо всех учениях и проверках, требуемых данным правилом, в судовом журнале должны быть записи с подробным указанием всех недостатков, которые могут быть при этом обнаружены.

СОЛАС гл. II-I прав. 21.1, 21.3 + 21.4 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)
ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

22.14.1 Время открытия таких иллюминаторов в порту, а также их закрытия и запираания перед выходом судна из порта должно регистрироваться в таком судовом журнале, который может быть предписан Администрацией.

СОЛАС гл. II-I прав. 22.14.1 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)
IV. До выхода судна из порта
ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

21.1 Еженедельно должны проводиться учения по приведению в действие дверей, иллюминаторов, клапанов и механизмов закрытия шпигатов, зольных и мусорных рукавов. На судах, совершающих рейсы продолжительностью более одной недели, учение в полном объеме проводится перед выходом из порта, а последующие – не реже одного раза в неделю в течение рейса.

21.4 Обо всех учениях и проверках, требуемых данным правилом, в судовом журнале должны быть записи с подробным указанием всех недостатков, которые могут быть при этом обнаружены.

СОЛАС гл. II-I прав. 21.1 с использованием СОЛАС гл. II-I прав. 21.4 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)
ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

22.8 The following doors, located above the bulkhead deck, shall be closed and locked before the ships proceeds on any voyage and shall remain closed and locked until the ship is at its next berth:

- .1 cargo loading doors in the shell or the boundaries of enclosed superstructures;
- .2 bow visors fitted in position, as indicated in paragraph 8.1;
- .3 cargo loading doors in the collision bulkhead;
- .4 ramps forming an alternative closure to those defined in paragraphs 8.1 to 8.3 inclusive.

22.9 Where a door cannot be opened or closed while the ship is at the berth, such a door may be opened or left open while the ship approaches or draws away from the berth, but only so far as may be necessary to enable the door to be immediately operated. In any case, the inner bow door must be kept closed.

**SOLAS chapt. II-I Reg. 22.8 + 22.9
(amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)
RO-RO PASSENGER SHIPS**

Constructed on or after 1 July 1997

23.5 The master shall ensure, before the ship leaves the berth on any voyage, that an entry in the log-book, as required by regulation 22.13, is made of the time of the last closing of the accesses referred to in paragraph 3.

Quote:

17-1.1.2 Where vehicle ramps are installed to give access to spaces below the bulkhead deck. Their opening shall be able to be closed weathertight to prevent ingress of water below, alarmed and indicated to the navigation bridge;

17-1.1.3 The Administration may permit the fitting of particular accesses to spaces below the bulkhead deck provided they are necessary for the essential working of the ship, e.g. the movement of machinery and

22.8 Следующие двери, расположенные выше палубы переборок, должны быть закрыты и задраены перед выходом судна в любой рейс и должны оставаться закрытыми и задраенными до тех пор, пока судно не ошвартуется у своего следующего причала:

- .1 грузовые двери в обшивке корпуса судна или в закрытых надстройках;
- .2 носовые козырьки, установленные в местах, указанных в пункте 8.1;
- .3 грузовые двери в таранной переборке; и
- .4 аппарели, образующие закрытия, альтернативные закрытиям, определенным в пунктах 8.1 – 8.3 включительно.

22.9 Если дверь не может быть открыта или закрыта во время нахождения судна у причала, дверь может быть открыта или оставлена открытой во время подхода к причалу или отхода от причала, но только в той мере, в какой имеется возможность немедленного приведения ее в действие. В любом случае внутренняя носовая дверь должна оставаться закрытой.

**СОЛАС гл. II-I прав. 22.8 + 22.9 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)
ПАССАЖИРСКИЕ СУДА РО-РО**

Создан 1 июля 1997

23.5 До отхода судна от причала в любой рейс капитан должен обеспечить, чтобы, в соответствии с требованием правила 22.13, была сделана запись в судовом журнале о времени последнего закрытия средств доступа, указанных в п. 3.

Цитата:

17-1.1.2 Если аппарели для колесной техники установлены таким образом, что имеется доступ в помещения, расположенные ниже палубы переборок, такой доступ должен иметь непроницаемое при воздействии моря закрытие, чтобы предотвратить поступление воды в нижние помещения и иметь звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик;

17-1.1.3 Администрация может разрешить установку конкретных проходов в помещениях, расположенных ниже палубы переборок, если они необходимы для важнейших работ судна, например, для перемещения механизмов или запасных

stores, subject to such access being made watertight, alarmed and indicated to the navigation bridge.

SOLAS chapt. II-I Reg. 23.5 and SOLAS chapt. II-I Reg. 17-1.1.2 + 17-1.1.3 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)

V. Each watch

ALL SHIPS

Navigational duties and responsibilities

31. A proper record shall be kept during the watch of the movements and activities relating to the navigation of the ship.

STCW Chapt. VIII Section A-VIII/2 part 4-1 31

ALL SHIPS

Periodic checks of navigational equipment

33. Operational test of shipboard navigational equipment shall be carried out at sea as frequently as practicable and as circumstances permit, in particular before hazardous conditions affecting navigation are expected. Whenever appropriate, these tests shall be recorded. Such tests shall also be carried out prior to port arrival and departure.

STCW Chapt. VIII Section A-VIII/2 part 4-1 33

ALL SHIPS

Keeping watch

102. The officer of the watch should:

From .1 until .8

.9 enter in the appropriate log-book all important events affecting the ship.

STCW Chapt. VIII Section A-VIII/2 part 5-3

VI. 24h after embarkation

ALL SHIPS

On a ship engaged on a voyage where passengers are scheduled to be on board for more than 24 h, musters of the passengers shall take place within 24 h after their embarkation. Passengers shall be instructed in the use of the lifejackets and the action to take in an emergency.

частей, при условии что такие проходы выполнены водонепроницаемыми, имеют звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик.

СОЛАС гл. II-I прав. 23.5 и СОЛАС гл. II-I прав. 17-1.1.2 + 17-1.1.3 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)

V. Любая вахта

ВСЕ СУДА

Штурманские обязанности и ответственность

31. Все действия, предпринятые во время вахты, имеющие отношение к плаванию судна, должны надлежащим образом документироваться.

ПДНВ гл. VIII раздел A-VIII/2 часть 4-1 31

ВСЕ СУДА

Периодические проверки навигационного оборудования

33. Проверка работы судового навигационного оборудования, когда судно находится в море, должна выполняться так часто, как это практически целесообразно и когда позволяют обстоятельства, в частности, если ожидаются опасности, которые могут повлиять на безопасность плавания судна. Когда необходимо, следует производить соответствующие записи. Такие проверки должны также проводиться до прибытия в порт и до отхода из порта.

ПДНВ гл. VIII раздел A-VIII/2 часть 4-1 33

ВСЕ СУДА

Несение вахты

102. Вахтенный офицер должен:

С .1 до .8

.9 заносить в журнал все важные события, касающиеся судна.

ПДНВ гл. VIII раздел A-VIII/2 часть 5-3

VI. 24 ч после посадки

ВСЕ СУДА

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 чрезвычайной ситуации.

The date when musters are held, details of abandon ship drills and fire drills, drills of other life-saving appliances and on-board training shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration. If a full muster, drill or training session is not held at the appointed time, an entry shall be made in the log-book stating the circumstances and the extent of the muster, drill or training session held.

**SOLAS chapt. III Reg. 19.2.2 + Reg. 19.5
VII. At least once a week
PASSENGER SHIPS**

Drills for the operating of watertight doors, sidescuttles. Valves and closing mechanisms of scuppers, ash-chutes and rubbish-chutes shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage.

A record of all drills and inspections required by this regulation shall be entered in the log-book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

**SOLAS chapt. II-I Reg. 21.1 in connection with SOLAS chapt. II-I Reg. 21.4 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)
PASSENGER SHIPS**

21.3 The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, all valves, the closing of which is necessary to make a compartment watertight, and all valves the operation of which is necessary for damage control cross-connections shall be periodically inspected at sea at least once a week.

SOLAS chapt. II-I Reg. 21.3 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)

Weekly

ALL SHIPS

Weekly inspection

The following tests and inspections shall be carried out weekly and report of the inspection shall be entered in the log-book:

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 заносятся в судовой журнал, предписанный Администрацией. Если учебный сбор, учение или учебное занятие не были проведены в полном объеме в назначенное время, то в судовом журнале делается запись, поясняющая обстоятельства и объем проведенного учебного сбора, учения или учебного занятия.

**СОЛАС гл. III прав. 19.2.2 + прав. 19.5
VII. Не реже одного раза в неделю
ПАССАЖИРСКИЕ СУДА**

Еженедельно должны проводиться учения по приведению в действие дверей, иллюминаторов, клапанов и механизмов закрытия шпигатов, зольных и мусорных рукавов. На судах, совершающих рейсы продолжительностью более одной недели, учение в полном объеме проводится перед выходом из порта, а последующие – не реже одного раза в неделю в течение рейса.

Обо всех учениях и проверках, требуемых данным правилом, в судовом журнале должны быть записи с подробным указанием всех недостатков, которые могут быть при этом обнаружены.

**СОЛАС гл. II-I прав. 21.1 с использованием СОЛАС chapt. II-I Reg. 21.4 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)
ПАССАЖИРСКИЕ СУДА**

21.3 Водонепроницаемые двери и все относящиеся к ним механизмы и индикаторы и клапаны, закрытие которых необходимо для обеспечения водонепроницаемости отсека, и все клапаны, которые обеспечивают управление перетоком воды для спрямления судна, при нахождении судна в море должны проверяться периодически, не реже одного раза в неделю.

СОЛАС гл. II-I прав. 21.3 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)

Еженедельно

ВСЕ СУДА

Еженедельная проверка

Еженедельно проводятся следующие проверки и инспекции, а их результаты заносятся в судовой журнал:

20.6.1 all survival craft, rescue boats and launching appliances shall be visually inspected to ensure that they are ready for use. The inspection shall include, but is not limited to, the condition of hooks, their attachment to the lifeboat and the on-load release gear being properly and completely reset;

20.6.2 all engines in lifeboats and rescue boats shall be run for a total period of not less than 3 min provided the ambient temperature is above the minimum temperature required for starting and running the engine. During this period of time, it should be demonstrated that the gearbox and gearbox train are engaging satisfactory. If the special characteristics of an outboard motor fitted to a rescue boat would not allow it to be run other than with its propeller submerged for a period of 3 min, a suitable water supply may be provided. In special cases the Administration may waive this requirement for ships constructed before 1 July 1986; and

20.6.3 lifeboats, except free-fall lifeboats, on cargo ships shall be moved from their stowed position, without any persons on board, to the extent necessary to demonstrate satisfactory operation of launching appliances, if weather and sea conditions so allow; and

20.6.4 the general emergency alarm system shall be tested.

SOLAS chapt. III Reg. 20.6

ALL SHIPS

The Administration may waive the requirement to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs 1 and 2 for ships which regularly engage on voyages of short duration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.

SOLAS chapt. V Reg. 26.5 (amended to: MSC. 99(73), 05.12.2000)

PASSENGER SHIPS

20.6.1 все спасательные шлюпки и плоты, дежурные шлюпки и спусковые устройства инспектируются визуально, чтобы обеспечить их постоянную готовность к использованию. Эта инспекция включает (не ограничиваясь этим): проверку состояния гаков, их крепления к спасательной шлюпке и проверку того, что устройство отдачи гаков под нагрузкой установлено правильно в исходном положении;

20.6.2 двигатели всех спасательных и дежурных шлюпок должны работать в течение не менее 3 мин при условии, что температура окружающей среды превышает минимальную температуру, требуемую для пуска и работы двигателя. В течение этого периода времени должно быть продемонстрировано, что коробка скоростей и рукоятка переключения скоростей работают удовлетворительно. Если особые характеристики забортного двигателя дежурной шлюпки таковы, что предполагают его работу в течение 3 мин лишь при погружении гребного вала в воду, может обеспечиваться подходящее снабжение. В особых случаях Администрация может освободить суда, построенные до 1 июля 1986 г., от выполнения этого требования.

20.6.3 спасательные шлюпки, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, на грузовых судах должны быть стронуты со своих мест установки, без людей в шлюпке, на величину, которая необходима для демонстрации удовлетворительной работы спусковых устройств, если состояние погоды и моря позволяют сделать это; и

20.6.4 испытывается общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация..

СОЛАС гл. III прав. 20.6

ВСЕ СУДА

Администрация может не требовать проведения проверок и испытаний, предписанных пунктами 1 и 2, на судах, совершающих регулярные рейсы небольшой продолжительности. На таких судах эти проверки и испытания должны проводиться по меньшей мере один раз в неделю.

СОЛАС гл. V прав. 26.5 (с поправками: MSC. 99(73), 05.12.2000)

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

On passenger ships, an abandon ship drill and fire drill shall take place weekly. The entire crew need not be involved in every drill, but each crew member must participate in an abandon ship drill and fire drill each month as required in regulation 19.3.2. Passengers shall be strongly encouraged to attend these drills.

SOLAS chapt. III Reg. 30.2
PASSENGER SHIPS

42. Emergency source of electrical power, associated transforming equipment, if any, transitional source of emergency power, emergency switchboard and emergency lighting switchboard; emergency generator; emergency lighting; navigation lights; VHF, MF, MF/HF radio and ship earth station; internal communication equipment; fire detection and fire alarm system; fire door holding and release system; signalling lamp; ship's whistle; manually operated call points; internal signals required in an emergency; fire pumps, automatic sprinkler pump; emergency bilge pump; steering gear; watertight doors; passenger lift cars;

42-1 if ro-ro cargo spaces: supplementary electric lighting; portable rechargeable battery operated lamps...

42.7 Provision shall be made for the periodic testing of the complete emergency system and shall include the testing of automatic starting arrangements.

SOLAS chapt. II-I Reg. 42, 42-1 and 42.7
IX. At least once a month
ALL SHIPS

19.3.3.4 In the case of lifeboat arranged for free-fall launching, at least once every three months during an abandon ship drill the crew shall board the lifeboat, properly secure themselves in their seats and commence launch procedures up to but not including the actual release of the lifeboat

На пассажирских судах еженедельно проводятся учения по оставлению судна и учения по борьбе с пожаром. Не требуется, чтобы все члены экипажа участвовали в проведении каждого учения, но каждый член экипажа должен участвовать в учении по оставлению судна и в учении по борьбе с пожаром ежемесячно, как это требуется правилом 19.4.2. Пассажирам настоятельно рекомендуется присутствовать на таких учениях.

СОЛАС гл. III прав. 30.2
ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

42. 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, аварийный генератор, аварийное освещение, сигнально-отличительные огни, УКВ, ПВ, ПВ/КВ радио и судовые земные станции, оборудование внутрисудовой связи, система сигнализации обнаружения пожара, а также удерживающие устройства и механизмы освобождения противопожарных дверей, сигнальная лампа, судовой свисток, ручные извещатели, внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях, пожарные насосы, автоматический насос спринклерной системы, аварийный осушительный насос, рулевой привод, водонепроницаемые двери, кабины лифтов для пассажиров;

42-1 если имеются грузовые помещения ро-ро: дополнительное электрическое освещение, переносной фонарь, работающий от перезаряжаемой батареи...

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

СОЛАС гл. II-I прав. 42, 42-1 и 42.7
IX. Не реже одного раза в неделю
ВСЕ СУДА

19.3.3.4 В случае спасательной шлюпки, устроенной для спуска свободным падением, по меньшей мере один раз в три месяца, во время проведения учения по оставлению судна, команда садится в шлюпку, надлежащим образом закрепляется на своих местах и начинает моделировать спуск, но без действительного освобождения

(i.e., the release hook shall not be released). The lifeboat shall then either be free-fall launched with only the required operating crew on board, or lowered into the water by means of the secondary means of launching with or without the operating crew on board. In both cases, the lifeboat shall thereafter be maneuvered in the water by the operating crew. At intervals of not more than six months, the lifeboat shall either be launched by free-fall with only the operating crew on board, or simulated launching shall be carried out in accordance with the guidelines developed by the Organization.

SOLAS chapt. III Reg. 19.3.3.4 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)

ALL SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK

Personnel protection

14.2.6 The breathing apparatus should be inspected at least once a month by a responsible officer, and the inspection recorded in the ship's log-book. The equipment should be inspected and tested by an expert at least once a year.

International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (IBC-Code). Chapt. 14 14.2.6

3.16.8 The compressed air equipment should be inspected at least once a month by a responsible officer. At least once a year the equipment should be inspected and tested by an expert.

Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (BCH-Code) Chapt. III 3.16.8

ALL SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK

Safety equipment

14.2.6 The compressed air equipment should be inspected at least once a month by a responsible officer and the inspection recorded in the ship's log-book, and inspected and tested by an expert at least once a year.

шлюпки (т.е. не выкладывая освобождающий крюк). Шлюпка затем либо спускается свободным падением, то только с требуемым для управления шлюпки количеством команды либо спускается на воду посредством вторичного средства спуска без команды, осуществляющей управление шлюпкой, а затем маневрирует на воде с расписанной на ней командой управления. Через промежутки времени не более шести месяцев шлюпку либо спускают свободным падением (но только с командой, осуществляющей управление), либо выполняют моделирование ситуации спуска в соответствии с руководством, выработанным Организацией.

СОЛАС гл. III прав. 19.3.3.4 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)

ВСЕ СУДА, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ ОПАСНЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ НАЛИВОМ

Защита персонала

14.2.6 Ответственное лицо командного состава должно осматривать дыхательные аппараты не реже одного раза в месяц и заносить результаты осмотра в судовой вахтенный журнал. Специалист должен осматривать и испытывать снаряжение не реже одного раза в год.

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. Гл. 14 14.2.6

3.16.8 Ответственное лицо командного состава должно осматривать оборудование системы сжатого воздуха не реже одного раза в месяц. Специалист должен осматривать и испытывать снаряжение не реже одного раза в год.

Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. Гл. III 3.16.8

ВСЕ СУДА, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ НАЛИВОМ

Оборудование техники безопасности

14.2.6 Ответственное лицо командного состава должно осматривать оборудование системы сжатого воздуха не реже одного раза в месяц и заносить результаты осмотра в судовой вахтенный журнал. Специалист должен осматривать и испытывать это оборудование не реже одного раза в год.

International Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC-Code). Chapt. 14 14.2.6

14.7 The compressed air equipment should be inspected at least once a month by a responsible officer and the inspection recorded in the ship's log-book, and inspected and tested by an expert at least once a year.

Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (GC-Code) Chapt. XIV 14.7

X. Every month

ALL SHIPS

19.3.2 Every crew member shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every month. The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month. When a ship enters service for the first time, after modification of a major character or when a new crew is engaged, these drills shall be held before sailing. The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of ship for which this is impracticable.

SOLAS chapt. III Reg. 19.3.2 in connection with SOLAS chapt. III Reg. 19.5

EACH MONTH

ALL SHIPS

19.3.3.6 As far as is reasonable and practicable, rescue boats other than lifeboats which are also rescue boats, shall be launched each month with their assigned crew aboard and manoeuvred in the water. In all cases this requirement shall be complied with at least once every 3 months.

SOLAS chapt. III Reg. 19.3.3.6 in connection with SOLAS chapt. III Reg. 19.5

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом. Гл. 14 14.2.6

14.7 Ответственное лицо командного состава должно осматривать оборудование системы сжатого воздуха не реже одного раза в месяц и заносить результаты осмотра в судовой вахтенный журнал. Специалист должен осматривать и испытывать это оборудование не реже одного раза в год.

Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом. Гл. XIV 14.7

X. Ежемесячно

ВСЕ СУДА

19.3.2 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 категории судов, на которых это выполнить практически невозможно, Администрация может допустить другие условия проведения учений, которые являются по меньшей мере равноценными вышеуказанным.

СОЛАС гл. III прав. 19.3.2 с использованием СОЛАС гл. III прав. 19.5

ЕЖЕМЕСЯЧНО

ВСЕ СУДА

19.3.3.6 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 спускаются на воду и маневрируют на воде. Во всяком случае, это требование должно соблюдаться по меньшей мере один раз в три месяца.

СОЛАС гл. III прав. 19.3.3.6 с использованием СОЛАС гл. III прав. 19.5

MONTHLY
ALL SHIPS

20.7.2 Inspection of the life-saving appliances, including lifeboats equipment, shall be carried out monthly using the checklist required by regulation 36.1 to ensure that they are complete and in good order (immersion suits and anti-exposure suits as well). A report of the inspection shall be entered in the log-book.

36 Instructions for on-board maintenance of life-saving appliances shall be easily understood, illustrated wherever possible, and as appropriate, shall include the following for each appliance:

36.1 a checklist for use when carrying out the inspections required by regulation 20.7.

SOLAS chapt. III Reg. 20.7.2 in connection with chapt. III Reg. 36 and Reg. 36.1

XI. Any period of 2 months

ALL SHIPS

19.4.1 On-board training in the use of the ship's life-saving appliances, including survival craft equipment, and in the use of the ship's fire-extinguishing appliances shall be given as soon as possible but not later than 2 weeks after a crew member joins the ship. However, if the crew member is on a regularly scheduled rotating assignment to the ship, such training shall be given not later than 2 weeks after the time at first joining the ship. Instructions in the use of the ship's fire-extinguishing appliances, life-saving appliances, and in survival at sea be given at the same interval as the drills. Individual instruction may cover different parts of the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances, but all the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances should be covered within any period of 2 months.

19.4.2 Every crew member shall be given instructions which shall include but not necessarily be limited to:

ЕЖЕМЕСЯЧНО
ВСЕ СУДА

20.7.2 Ежемесячно по перечню контрольных проверок, требуемому правилом 36.1, проводится проверка спасательных средств, включая снабжение спасательных шлюпок, с тем, чтобы убедиться в их комплектности и в том, что они находятся в хорошем состоянии. Результаты проверки заносятся в судовой журнал.

36 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:

36.1 перечень контрольных проверок для проведения инспекций, требуемых правилом 20.7.

СОЛАС гл. III прав. 20.7.2 с использованием гл. III прав. 36 и прав. 36.1

XI. В течение двух месяцев

ВСЕ СУДА

19.4.1 Обучение и инструктаж по использованию судовых спасательных средств и их снабжению и по использованию судовых средств пожаротушения проводится на судне как можно скорее, но не позднее, чем через 2 недели после прибытия члена экипажа на судно. Однако, если член экипажа приписан к судну в соответствии с определенным сменным графиком, такое обучение должно проводиться не позднее, чем через 2 недели после того, как он впервые 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.

19.4.2 Каждый член экипажа должен пройти инструктаж, который включает, не обязательно ограничиваясь этим, следующее:

.1 operation and use of the ship's inflatable liferafts;

.2 problems of hypothermia, first-aid treatment of hypothermia and other appropriate first-aid procedures;

.3 special instructions necessary for use of the ship's life-saving appliances in severe weather and severe sea conditions; and

.4 operation and use of fire-extinguishing appliances.

SOLAS chapt. III Reg. 19.4.1, 19.4.2 in connection with chapt. III Reg. 19.5

XII. At least once every 3 months

ALL SHIPS

19.3.3.4 In the case of a lifeboat arranged for free-fall launching, at least once every three months during an abandon ship drill the crew shall board the lifeboat, properly secure themselves in their seats and commence simulated launch procedure up to but not including the actual release of the lifeboat (i.e., the release hook shall not be released). The lifeboat shall then either be free-fall launched with only the required operating crew on board, or lowered into the water by means of the secondary means of launching without the operating crew on board, and then manoeuvred in the water by the operating crew. At intervals of not more than six months, the lifeboat shall either be launched by free-fall with only the operating crew on board, or simulated launching shall be carried out in accordance with the guidelines developed by the Organization.

SOLAS chapt. III Reg. 19.3.3.4 (amended to: MSC. 216(82), 08.12.2006)

ALL SHIPS

19.3.3.6 As far as is reasonable and practicable, rescue boats other than lifeboats which are also rescue boats, shall be launched each month with their assigned crew aboard and manoeuvred in the water. In all cases this requirements shall be complied with at least once every 3 months.

.1 приведение в действие и использование судовых надувных спасательных плотов;

.2 проблемы гипотермии, первая помощь при гипотермии и в других случаях, оказание первой помощи;

.3 специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в тяжелых погодных условиях и в условиях сильного волнения; и

.4 приведение в действие и использование судовых средств пожаротушения.

СОЛАС гл. III прав. 19.4.1, 19.4.2 с использованием гл. III прав. 19.5

XII. Один раз в три месяца

ВСЕ СУДА

19.3.3.4 В случае спасательной шлюпки, устроенной для спуска свободным падением, по меньшей мере один раз в три месяца, во время проведения учения по оставлению судна, команда садится в шлюпку, надлежащим образом закрепляется на своих местах и начинает моделировать спуск, но без действительного освобождения шлюпки (т.е. не выкладывая освобождающий крюк). Шлюпка затем либо спускается свободным падением, но только с требуемым для управления шлюпки количеством команды, либо спускается на воду посредством вторичного средства спуска без команды, осуществляющей управление шлюпкой, а затем маневрирует на воде с расписанной на ней командой управления. Через промежутки времени не более шести месяцев шлюпку либо спускают свободным падением (но только с командой, осуществляющей управление), либо выполняют моделирование ситуации спуска в соответствии с руководством, выработанным Организацией.

СОЛАС гл. III прав. 19.3.3.4 (с поправками: MSC. 216(82), 08.12.2006)

ВСЕ СУДА

19.3.3.6 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 спускаются на воду и маневрируют на воде. Во всяком случае, это требование должно соблюдаться по меньшей мере один раз в три месяца.

SOLAS chapt. III Reg. 19.3 in connection with chapt. III Reg. 19.5

ALL SHIPS

26.4 In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraph 1 and 2 emergency steering drill shall take place at least once every three months on order to practice emergency steering procedures. These drills shall include direct control from within the steering gear compartment, the communications procedure with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.

SOLAS chapt. V Reg. 26.4 regarding 26.6 XIII. Not more than 4 months

ALL SHIPS

19.4.3 On-board training in the use of davit-launched liferafts shall take place at intervals of not more than 4 months on every ship fitted with such appliances. Whenever practicable this shall include the inflation and lowering of a liferaft. This liferaft may be a special liferaft intended for training purposes only, which is not part of the ship's life-saving equipment; such a special liferaft shall be conspicuously marked.

SOLAS chapt. III Reg. 19.4.3 in connection with chapt. III Reg. 19.5

XIV. Within 12 months but with Administration exemption 17 months

ALL SHIPS

20.8 Servicing of inflatable liferafts, inflatable lifejackets marine evacuation systems and inflated rescue boats

20.8.1 Every inflatable liferaft, inflatable lifejacket and marine evacuation system shall be serviced:

20.8.1.1 at intervals not exceeding 12 months, provided where in any case this is impracticable, the Administration may extend this period to 17 months; and

СОЛАС гл. III прав. 19.3 с использованием гл. III прав. 19.5

ВСЕ СУДА

26.4 В дополнение к обычным проверкам и испытаниям, предписываемым пунктами 1 и 2, по меньшей мере один раз в три месяца должны проводиться учения по аварийному управлению рулем с целью отработки действий по управлению судном в аварийных условиях. Эти учения должны включать управление непосредственно из румпельного отделения, осуществление связи с ходовым мостиком и, где это применимо, работу альтернативных источников электропитания.

СОЛАС гл. V прав. 26.4 касаясь 26.6 XIII. Один раз в 4 месяца

ВСЕ СУДА

19.4.3 Обучение по использованию спускаемых с помощью плот-балки спасательных плотов должно проводиться на каждом судне, имеющем такие средства, по меньшей мере один раз в 4 месяца. Когда это практически возможно, учебное занятие включает надувание и спуск спасательного плота. Для этого может использоваться специальный спасательный плот, предназначенный лишь для учебных целей, который не является частью судового спасательного оборудования. Такой специальный спасательный плот должен быть четко обозначен.

СОЛАС гл. III прав. 19.4.3 с использованием гл. III прав. 19.5

XIV. Не позднее 12 месяцев, но с продлением Администрацией до 17 месяцев ВСЕ СУДА

20.8 Обслуживание надувных спасательных плотов, надувных спасательных жилетов и морских эвакуационных систем и техническое обслуживание и ремонт надувных дежурных шлюпок

20.8.1 Каждый надувной спасательный плот, надувной спасательный жилет и каждая морская эвакуационная система проходят обслуживание:

20.8.1.1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, но в случаях, когда это практически невозможно, Администрация может продлить этот промежуток времени до 17 месяцев;

20.8.1.2 at an approved servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.

SOLAS chapt. III Reg. 20.8 in connection with chapt. III Reg. 20.8.1 and chapt. III Reg. 20.8.1.2 and IMO Resolution A.693 (17)

ALL SHIPS

20.9 Hydrostatic release units, other than disposable hydrostatic release units, shall be serviced:

20.9.1 at intervals not exceeding 12 months, provided where in any case this is impracticable, the Administration may extend this period to 17 months; and

20.9.2 at a servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.

SOLAS chapt. III Reg. 20.9

ALL SHIPS

9 Satellite EPIRBs shall be

.1 annually tested for all aspects of operational efficiency, with special emphasis on checking the emission on operational frequencies, coding and registration, at intervals as specified below:

.1 on passenger ships, within 3 months before the expiry date of the Passenger Ship Safety Certificate; and

.2 on cargo ships, within 3 months before the expiry date, or 3 months before or after the anniversary date, of the Cargo Ship Safety Radio Certificate.

The test may be conducted on board the ship or at an approved testing station; and

.2 subject to maintenance at intervals not exceeding five years, to be performed at an approved shore-based maintenance facility.

20.8.1.2 на одобренной станции обслуживания, которая компетентна производить их обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал.

СОЛАС гл. III прав. 20.8 с использованием гл. III прав. 20.8.1 и резолюции ИМО A.693 (17)

ВСЕ СУДА

20.9 Гидростатические разобщающие устройства, иные, чем одноразовые, проходят обслуживание:

20.9.1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, при условии, что в тех случаях, когда это практически неосуществимо, Администрация может продлить этот промежуток времени до 17 месяцев; и

20.9.2 на станции обслуживания, которая компетентна проводить обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал.

СОЛАС гл. III прав. 20.9

ВСЕ СУДА

9 Спутниковые АРБ должны:

.1 проходить ежегодные проверки в отношении всех аспектов эксплуатационной эффективности, обращая особое внимание на проверку излучения на рабочих частотах, кодирование и регистрацию в следующие интервалы времени:

.1 на пассажирских судах – в пределах 3 месяцев до даты истечения срока действия Свидетельства о безопасности пассажирского судна;

.2 на грузовых судах – в пределах 3 месяцев до даты истечения срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию, или 3 месяцев после ежегодной даты этого же Свидетельства.

Проверка может проводиться на судне или на одобренной станции испытаний; и

.2 проходить техническое обслуживание и ремонт на одобренном береговом средстве технического обслуживания через промежутки времени, не превышающие 5 лет.

SOLAS chapt. IV Reg. 15.9 (amended to: MSC.97(73), 05.12.2000)

XV. At least once a year

ALL SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK

Personnel protection

14.2.6 The breathing apparatus should be inspected at least once a month by a responsible officer, and the inspection recorded in the ship's log-book. The equipment should be inspected and tested by an expert at least once a year.

International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (IBC-Code). Chapt. 14 14.2.6

3.16.8 The compressed air equipment should be inspected at least once a month by a responsible officer. At least once a year the equipment should be inspected and tested by an expert.

Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (BCH-Code) Chapt. III 3.16.8

ALL SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK

Safety equipment

14.2.6 The compressed air equipment should be inspected at least once a month by a responsible officer and the inspection recorded in the ship's log-book, and inspected and tested by an expert at least once a year.

International Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC-Code). Chapt. 14 14.2.6

Personnel protection

14.7 The compressed air equipment should be inspected at least once a month by a responsible officer and the inspection recorded in the ship's log-book, and inspected and tested by an expert at least once a year.

СОЛАС гл. IV прав. 15.9 (с поправками: MSC.97(73), 05.12.2000)

XV. Не реже одного раза в год

ВСЕ СУДА, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ ОПАСНЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ НАЛИВОМ

Защита персонала

14.2.6 Ответственное лицо командного состава должно осматривать дыхательные аппараты не реже одного раза в месяц и заносить результаты осмотра в судовой вахтенный журнал. Специалист должен осматривать и испытывать снаряжение не реже одного раза в год.

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. Гл. 14 14.2.6

3.16.8 Ответственное лицо командного состава должно осматривать оборудование системы сжатого воздуха не реже одного раза в месяц. Специалист должен осматривать и испытывать снаряжение не реже одного раза в год.

Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. Гл. III 3.16.8

ВСЕ СУДА, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ НАЛИВОМ

Оборудование техники безопасности

14.2.6 Ответственное лицо командного состава должно осматривать оборудование системы сжатого воздуха не реже одного раза в месяц и заносить результаты осмотра в судовой вахтенный журнал. Специалист должен осматривать и испытывать это оборудование не реже одного раза в год.

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом. Гл. 14 14.2.6

Защита персонала

14.7 Ответственное лицо командного состава должно осматривать оборудование системы сжатого воздуха не реже одного раза в месяц и заносить результаты осмотра в судовой вахтенный журнал. Специалист должен осматривать и испытывать это оборудование не реже одного раза в год.

Code for construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (GC-Code). Chapt. XIV 14.7

XVI. Within 2 years

ALL SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK

Special requirements for propylene oxide

15.8.5 Tanks should be entered and inspected prior to each initial loading of propylene oxide to ensure freedom from contamination, heavy rust deposits and visible structural defects. When cargo tanks are in continuous propylene oxide service, such inspections should be performed at intervals of not more than two years.

International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (IBC-Code). Chapt. 15 15.8.5

ALL SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK

Special requirements for propylene oxide

17.20.2.4 Tanks should be entered and inspected prior to each initial loading of the product to ensure freedom from contamination, heavy rust deposits and any visible structural defects. When cargo tanks are in continuous service for these products, such inspections should be performed at intervals of not more than two years.

International Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC-Code). Chapt. 17 17.20.2.4

XVII. Not more than 5 years

ALL SHIPS

20.4 Falls used in launching shall be inspected periodically with special regard for areas passing through sheaves, and renewed when necessary due to deterioration of the falls or at intervals of not more than 5 years, whichever is the earlier.

SOLAS chapt. III Reg. 20.4 (amended to: MSC.216(82), 08.12.2006)

Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом. Гл. XIV 14.7

XVI. В пределах 2 лет

ВСЕ СУДА, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ ОПАСНЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ НАЛИВОМ

Особые требования к оксиду пропилена

15.8.5 Перед каждой первоначальной погрузкой оксида пропилена в танки их следует посетить для осмотра на предмет отсутствия загрязнений, значительных отложений ржавчины и видимых повреждений корпуса. Если грузовые танки постоянно используются для перевозки оксида пропилена, то такие осмотры следует проводить не реже, чем раз в два года.

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. Гл. 15 15.8.5

ВСЕ СУДА, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ НАЛИВОМ

Особые требования к оксиду пропилена

17.20.2.4 Перед каждой первоначальной погрузкой оксида пропилена и его вышеупомянутых смесей танки следует посетить для осмотра на предмет отсутствия в них загрязнений, в том числе значительных отложений ржавчины, а также видимых повреждений корпуса. Если грузовые танки будут постоянно использоваться для перевозки этих продуктов, то такие осмотры следует проводить не реже, чем раз в два года.

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом. Гл. 17 17.20.2.4

XVII. Один раз в 5 лет

ВСЕ СУДА

20.4 Лопари, используемые в спусковых устройствах, проверяют периодически, особо обращая внимание на участки, проходящие через блоки, и заменяют, при необходимости, из-за их износа или через промежутки времени не более 5 лет, смотря по тому, что наступит раньше.

СОЛАС гл. III прав. 20.4 (с поправками: MSC.216(82), 08.12.2006)

20.11.1 Launching appliances shall be:

.1 maintained in accordance with instructions for on-board maintenance as required by regulation 36;

.2 subject to a thorough examination at the annual surveys required by regulation 1/7 or 1/8, as applicable; and

.3 upon completion of the examination referred to in .2 subjected to a dynamic test of the winch brake at maximum lowering speed. The load to be applied shall be the mass of the survival craft or rescue boat without persons on board, except that, at intervals not exceeding five years, the test shall be carried out with a proof load equal to 1.1 times weight of the survival craft or rescue boat and its full complement of persons and equipment.

SOLAS chapt. III Reg. 20.11.1.1+20.11.1.2+20.11.1.3 (amended to: MSC.216(82), 08.12.2006)

20.11.3 Davit-launched liferaft automatic release hooks shall be:

.1 maintained in accordance with instructions for on-board maintenance as required by regulation 36;

.2 subject to a thorough examination and operational test during the annual surveys required by regulations 1/7 and 1/8 by properly trained personnel familiar with the system; and

.3 operationally tested under a load of 1.1 times the total mass of the liferaft when loaded with its full complement of persons and equipment whenever the automatic release hook is overhauled. Such overhauling and test shall be carried out at least once five years.

20.11.1 Устройства спуска:

.1 проходят техническое обслуживание в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне, как требуется правилом 36;

.2 проходят тщательную проверку при ежегодных освидетельствованиях, требуемых правилами 1/7 или 1/8, в зависимости от применимости; и

.3 после прохождения проверки, требуемой подпунктом .2, тормоз лебедки подвергается динамическому испытанию при максимальной скорости спуска шлюпки. Применяемая нагрузка должна равняться массе спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки без людей в них, за исключением того, что в промежутки времени, не превышающие 5 лет, испытание должно проводиться с нагрузкой, в 1,1 раза превышающей вес спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки с их полным комплектом людей и снабжения.

СОЛАС гл. III прав. 20.11.1.1+20.11.1.2+20.11.1.3 (с поправками: MSC.216(82), 08.12.2006)

20.11.3 Автоматические отдаваемые гаки спасательных плотов, спускаемых с помощью плот-балки:

.1 технически обслуживаются в соответствии с инструкциями по уходу на судне, требуемому правилом 36;

.2 проходят тщательную проверку и эксплуатационное испытание при ежегодных освидетельствованиях, требуемых правилами 1/7 и 1/8, проводимых надлежащим образом подготовленным персоналом, знающим эту систему; и

.3 эксплуатационно испытываются под нагрузкой, в 1,1 раза превышающей массу плота с его полным комплектом людей и снабжения, когда производится переборка автоматически отдаваемого гака. Такие переборки и испытания должны производиться, по меньшей мере один раз в 5 лет.

SOLAS chapt. III Reg. 20.11.3.1+20.11.3.2+20.11.3.3 (amended to: MSC.216(82), 08.12.2006)

ALL SHIPS 2 WEEKS AFTER A CREW MEMBER JOINS A SHIP

19.4.1 On-board training in the use of the ship's life-saving appliances, including survival craft equipment, and in the use of the ship's fire-extinguishing appliances shall be given as soon as possible but not later than 2 weeks after a crew member joins the ship. However, if the crew member is on regularly scheduled rotating assignment to the ship, such training shall be given not later than 2 weeks after the time of first joining the ship. Instructions in the use of the ship's fire-extinguishing appliances, life-saving appliances, and in survival at sea be given at the same interval as the drills. Individual instruction may cover different parts of the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances shall be covered within any period of 2 months.

SOLAS chapt. III Reg. 19.4.1 in connection with chapt. III Reg. 19.5

**XVIII. If arising
ALL SHIPS**

18 All two-way communication equipment carried on board a ship to which this chapter applies which is capable of automatically including the ship's position in the distress alert shall be automatically provided with this information from an internal or external navigation receiver, if either is installed. If such a receiver is not installed, the ship's position and the time at which the position was determined shall be manually updated at intervals not exceeding 4 h, while the ship is under way, so that it is always ready for transmission by the equipment.

СОЛАС гл. III прав. 20.11.1.1+20.11.1.2+20.11.1.3 (с поправками: MSC.216(82), 08.12.2006)

ВСЕ СУДА НЕ ПОЗДНЕЕ, ЧЕМ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ ПОСЛЕ ПРИБЫТИЯ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА НА СУДНО

19.4.1 Обучение и инструктаж по использованию судовых спасательных средств и их снабжения и по использованию судовых средств пожаротушения проводится на судне как можно скорее, но не позднее чем через 2 недели после прибытия члена экипажа на судно. Однако, если член экипажа приписан к судну в соответствии с определенным сменным графиком, такое обучение должно проводиться не позднее чем через 2 недели после того, как он впервые 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.

СОЛАС гл. III прав. 19.4.1 с использованием гл. III прав. 19.5

**XVIII. При возникновении
ВСЕ СУДА**

18 Все радиооборудование двусторонней связи на судне, к которому применяется данная глава, способное автоматически передавать оповещение о бедствии с местоположением судна, должно обеспечиваться информацией о координатах судна автоматически от встроенного или отдельного навигационного приемника, если он имеется. Если такой приемник не установлен, координаты судна и время их определения должны вводиться в оборудование вручную, через промежутки времени, не превышающие четырех часов, чтобы эти данные всегда были готовы к передаче оборудованием, когда судно находится на ходу.

SOLAS chapt. IV Reg. 18

Guidelines for the development of ship-board marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances

MARPOL Resolution MEPC.85(44)

17 A record shall be kept, to the satisfaction of the Administration and as required by the Radio Regulations, of all incidents connected with the radiocommunication service which appear to be of importance to safety of life at sea.

SOLAS chapt. IV Reg. 17

33.1 The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving information from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service, that the ship is doing so. This obligation to provide assistance applies regardless of the nationality or status of such persons or the circumstances in which they are found. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization to inform the appropriate search and rescue service accordingly.

SOLAS chapt. V Reg. 33.1 (amended to: MSC.167(78), 20.05.2004)

Use of heading and/or track control systems

1 In areas of high traffic density, in conditions of restricted visibility and in all other hazardous navigational situations where heading and/or track control systems are in use, it shall be possible to establish manual control of the ship's steering immediately.

СОЛАС гл. IV прав. 18

Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и (или) вредными жидкими веществами

МАРПОЛ Резолюция MEPC.85(44)

17 Записи обо 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.

СОЛАС гл. IV прав. 17

33.1 Капитан судна, находящегося в море, который в состоянии оказать помощь, получив из любого источника информацию о том, что люди терпят бедствие в море, должен следовать с максимально возможной скоростью для оказания помощи, сообщив, если это возможно, им или службе поиска и спасания о действиях и намерениях судна. Эта обязанность оказывать помощь налагается вне зависимости от национальной принадлежности или статуса таких лиц или обстоятельств, в которых они находятся. Если судно, получившее оповещение о бедствии, лишено возможности или, в силу особых обстоятельств случая, считает ненужным или излишним следовать им на помощь, капитан обязан сделать в судовом журнале запись о причине, в силу которой он не последовал на помощь людям, терпящим бедствие, и, с учетом рекомендации Организации, информировать соответствующую службу поиска и спасания в установленном порядке.

СОЛАС гл. V прав. 33.1 (с поправками: MSC.167(78), 20.05.2004)

Использование системы управления курсом и/или системы управления по заданному пути

1 В районах высокой интенсивности судоходства, в условиях ограниченной видимости и во всех других опасных для плавания ситуациях, если используются системы управления курсом и/или по заданному пути, должна быть предусмотрена возможность немедленного перехода на ручное управление рулем.

2 In circumstances as above, the officer in charge of the navigational watch shall have available without delay the services of a qualified helmsperson who shall be ready at all times to take over steering control.

3 The change-over from automatic to manual steering and vice versa shall be made by, or under the supervision of, a responsible officer.

4 The manual steering shall be tested after prolonged use of heading and/or track control systems and before entering areas where navigation demands special caution.

SOLAS chapt. V Reg. 24

7 Systems and equipment used to meet the requirements of this regulation shall be capable of being switched off on board or be capable of ceasing the distribution of long-range identification and tracking information:

.2 in exceptional circumstances and for the shortest duration possible where the operation is considered by the master to compromise the safety or security of the ship. In such case, the master shall inform the Administration without undue delay and make an entry in the record of navigational activities and incidents maintained in accordance with regulation 28 setting out the reasons for the decision and indicating the period during which the system or equipment was switched off.

SOLAS chapt. V Reg. 19-1.7

4 Notwithstanding the requirements of paragraphs 1.1, 1.3, 1.4 and 1.5, ballast water exchange may be undertaken provided that:

.1 the master was determined that it is safe to do so and takes into consideration any increased blind sectors or reduced horizontal fields of vision resulting from the operation to ensure that a proper lookout is maintained at all times;

2 В вышеупомянутых обстоятельствах вахтенный помощник капитана должен иметь возможность без промедления использовать для управления судном квалифицированного рулевого, который в любой момент должен быть готов приступить к управлению рулем.

3 Переход с автоматического управления рулем на ручное и наоборот должен производиться ответственным лицом командного состава или под его наблюдением.

4 Ручное управление рулем должно испытываться после каждого продолжительного использования систем управления курсом и/или по заданному пути, и перед входом в районы, где судовождение требует особой осторожности.

СОЛАС гл. V прав. 24

7 Системы и оборудование, используемые для выполнения требований данного правила, должны иметь способность отключения на судне или быть способными прекращать раздачу информации в системе опознавания и слежения на дальнем расстоянии:

.2 в исключительных случаях и на самый короткий (насколько возможно) срок, поскольку, по решению капитана, работа системы снизит безопасность или ухудшит охрану судна. В таком случае капитан, без ненадлежащей задержки или с обоснованием задержки, информирует Администрацию и делает запись в журнале регистрации событий, связанных с судовождением, который ведется в соответствии с правилом 28, излагая причины этого решения и указывая срок, в течение которого система или оборудование были выключены.

СОЛАС гл. V прав. 19-1.7

4 Несмотря на требования пунктов 1.1, 1.3, 1.4 и 1.5, замена балластной воды производится при условии, что:

.1 капитан уверен в том, что это безопасно, и учитывает любое увеличение теневых секторов или снижение горизонтального обзора в результате этой операции в целях обеспечения постоянного надлежащего наблюдения;

.2 the operation is conducted in accordance with the ship's ballast water management plan, taking into account the recommendations on ballast water exchange adopted by the Organization; and

.3 the commencement and termination of the operation are recorded in the ship's record of navigational activities pursuant to regulation 28.

SOLAS chapt. V Reg. 22.4 (MSC.201(81) entry into force: 1 July 2010)

RO-RO PASSENGER SHIPS

.2.1 in ro-ro passenger ships, discharge valves for scuppers, fitted with positive means of closing operable from a position above the bulkhead deck in accordance with the requirements of the International Convention on Load Lines in force, shall be kept open while the ships are at sea;

.2.2 any operation of valves referred to in paragraph 6.1.4.1.2.1 shall be recorded in the log-book.

SOLAS chapt. II-2, part G, Reg. 20.6.1.4

ALL SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK

Pressure relief systems

8.2.7 The charging of the set pressure under the provisions of 8.2.6, and the corresponding resetting of the alarms referred to in 13.4.1, should be carried out under the supervision of the master in accordance with procedures approved by the Administration and specified in the ship's operating manual. Changes in set pressures should be recorded in the ship's log and a sign posted in the cargo control room, if provided, and at each relief valve, stating the set pressure.

.2 эта операция проводится в соответствии с судовым планом управления балластными водами, с учетом рекомендаций по замене балластной воды, принятых Организацией; и

.3 начало и окончание операции регистрируется в судовом документе регистрации событий, связанных с судовождением, согласно правилу 28.

СОЛАС гл. V прав. 22.4 (MSC.201(81) действует с 1 июля 2010)

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА РО-РО

.2.1 на пассажирских судах ро-ро клапаны сливных шпигатов со средствами их надежного закрытия, управляемыми с места, расположенного выше палубы переборок в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о грузовой марке, должны быть в открытом состоянии, пока судно находится в море;

.2.2 любое действие с клапанами, упомянутыми в пункте 6.1.4.1.2.1, должно регистрироваться в судовом журнале.

СОЛАС гл. II-2, часть G, прав. 20.6.1.4

ВСЕ СУДА, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ НАЛИВОМ

Системы понижения давления

8.2.7 Изменение величины установочного давления согласно положениям п. 8.2.6 и соответствующая переустановка аварийных сигнализаторов, упомянутых в п. 13.4.1, на новую величину давления должны проводиться под наблюдением капитана в соответствии с процедурами, одобренными Администрацией и описанными в руководстве по эксплуатации судна. Случаи изменения величин установочного давления должны быть зарегистрированы в судовом журнале, а на посту управления грузовыми операциями, если таковой имеется, и у каждого предохранительного клапана должна быть вывешена надпись с указанием новой величины установочного давления.

International Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC Code). Chapt. 8.2.7

3.4.3.13 Gas concentration safety checks at all appropriate locations, which should at least include the spaces indicated in 3.4.3.5, should be continued throughout the voyage at least at eight-hour intervals or more frequently if so advised by the fumigator-in-charge. These readings should be recorded in the ship's log-book.

CODE OF SAFE PRACTICE FOR SOLID BULK CARGOES, 2004 (amended to: MSC.193(79), 03.12.2004)

ALL SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK

During the periodical and intermediate surveys required under 1.5.2.1.2 and .3, all cargo tanks and the cargo piping system should be inspected for corrosion and the remaining thickness of material should be determined. Where severely corrosive wastes have been carried, inspections of cargo piping system for corrosion should be held annually and the remaining thickness of materials determined during those inspections.

International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (IBC-Code). Chapt. 19 19.1.4

3.1 The function of fixed fire detection and fire alarm systems required by the relevant regulations of this chapter shall be tested under varying conditions of ventilation after installation.

3.2 The function of fixed fire detection and fire alarm systems shall be periodically tested to the satisfaction of the Administration by means of equipment producing hot air at the appropriate temperature, or smoke or aerosol particles having the appropriate range of density or particle size, or other phenomena associated with incipient fires to which the detector is designed to respond.

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс IGC). Гл. 8.2.7

3.4.3.13 Проверки безопасности концентрации газа во всех возможных местах, которые, по крайней мере, должны включать места, указанные в п. 3.4.3.5, должны продолжаться на протяжении всего рейса, с интервалом не реже восьми часов или чаще, если это требуется дежурным фумигатором. Эти показания должны быть зарегистрированы в судовом журнале.

КОДЕКС БЕЗОПАСНОЙ ПРАКТИКИ ДЛЯ ТВЕРДЫХ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ, 2004 (с поправками: MSC.193(79), 03.12.2004)

ВСЕ СУДА, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ ОПАСНЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ НАЛИВОМ

В ходе периодических и промежуточных освидетельствований, требуемых в соответствии с п. 1.5.2.1.2 и .3, все грузовые цистерны и грузовые системы должны быть проверены на наличие коррозии и должна быть определена остаточная толщина материала. Если перевозились сильно агрессивные отходы, проверки коррозии грузовой системы должны проводиться ежегодно, и остаточная толщина материалов определяется в ходе этих проверок.

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс IBC). Гл. 19 19.1.4

3.1 После установки работа стационарной системы сигнализации обнаружения пожара, требуемой в соответствующих правилах данной главы, проверяется при различных режимах вентиляции.

3.2 Работа систем сигнализации обнаружения пожара периодически проверяется, к удовлетворению Администрации, посредством оборудования, производящего горячий воздух соответствующей температуры или дым, или аэрозольные частицы, имеющие соответствующий спектр плотности или размер частиц, или иные признаки, связанные с пожаром в начальной стадии, на которые должен реагировать автоматический извещатель.

SOLAS chapt. II-2, part C, Reg. 7-3

6.1.4 When fixed pressure water-spraying fire-extinguishing systems are provided, in view of the serious loss of stability which could arise due to large quantities of water accumulating on the deck or decks during the operation of the water-spraying system, the following arrangements shall be provided:

.1.2.1 in ro-ro passenger ships, discharge valves for scuppers, fitted with positive means of closing operable from a position above the bulkhead deck in accordance with the requirements of the International Convention on Load Lines in force, shall be kept open while the ships are at sea;

.1.2.2 any operation of valves referred to in paragraph 6.1.4.1.2.1 shall be recorded in the log-book.

SOLAS chapt. II-2, part G, Reg. 20-6

10.7 A ship shall use a mandatory ship's routing system adopted by the Organization as required for its category or cargo carried and in accordance with the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ship's routing system. Any such reason shall be recorded in the ship's log.

SOLAS chapt. V Reg. 10.7 (amended to: MSC.99(73), 05.12.2000)

3.4.3.17 On arrival at the port of discharge, the requirements of receiving countries regarding handling of fumigated cargoes should be established. Before entry of fumigated cargo spaces, trained personnel from a fumigation company or other authorized persons, wearing respiratory protection, should carry out careful monitoring of the spaces to ensure the safety of personnel. The monitored values should be recorded in the ship's log-book. In case of need or emergency the master may commence ventilation of the fumigated cargo spaces under the conditions of 3.4.3.15, having due regard for the safety of personnel on board. In this operation is to be done at sea, the master should evaluate weather and sea conditions before proceeding.

BC-Code Appendix 8 Reg. 3.4.3.

СОЛАС гл. II-2, часть С, прав. 7-3

6.1.4 Если установлены стационарные системы пожаротушения водораспылением, ввиду значительной потери остойчивости, которая может возникнуть из-за большого количества воды, скапливающейся на палубе или палубах при работе системы, должны обеспечиваться следующие меры и устройства:

.1.2.1 на пассажирских судах ро-ро клапаны сливных шпигатов со средствами их надежного закрытия, управляемыми с места, расположенного выше палубы переборки в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о грузовой марке, должны быть в открытом состоянии, пока судно находится в море;

.1.2.2 любое действие с клапанами, упомянутыми в пункте 6.1.4.1.2.1, должно регистрироваться в судовом журнале.

СОЛАС гл. II-2, часть Г, прав. 20-6

10.7 Судно использует обязательную систему установленных путей, принятую Организацией, как требуется категорией судна или перевозимым грузом и в согласии с соответствующими действующими положениями, если нет убедительных причин не использовать конкретную систему установленных путей. Любая такая причина заносится в судовой журнал.

СОЛАС гл. V прав. 10.7 (с поправками: MSC. 99(73), 05.12.2000)

3.4.3.17 По прибытии в порт разгрузки должны быть установлены требования принимающих стран в отношении обращения с фумигированными. До входа в фумигированные грузовые помещения квалифицированному персоналу из фумигационной компании или другим уполномоченным лицам в респираторах следует проводить тщательный мониторинг пространства для обеспечения безопасности персонала. Контролируемые величины должны быть зарегистрированы в судовом журнале. В случае необходимости или чрезвычайного положения капитан может начать вентиляцию фумигированных грузовых помещений согласно условиям п. 3.4.3.15 при должном внимании к обеспечению безопасности персонала на борту. В этой операции, которая проводится в море, капитан должен оценить погодные и морские условия, прежде чем продолжить.

Кодекс ВС Приложение 8 Прав. 3.4.3.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Рябченко В.К. Устройство судна / В.К. Рябченко, Ю.П. Кучер. – Одесса: Феникс, 2006.
2. Перечень основных терминов и определений по мореплаванию и ведению промысла. – Л.: Транспорт, 1988.
3. Бреховских М.М. Океан и человек / М.М. Бреховский. – М.: Наука, 1987.
4. Булырев В.Н. Морское и рыбопромысловое дело / В.Н. Булырев. – М.: Агропромиздат, 1985.
5. Григорьев В.В. Судовые такелажные работы / В.В. Григорьев, В.М. Грязнов. – М.: Транспорт, 1975.
6. Евграшкин Р.И. Вопросы морской практики / Р.И. Евграшкин, С.Б. Бондарев, В.П. Васкевич. - О.: Моряк, 1993.
7. Замоткин А.П. Морская практика для матроса / А.П. Замоткин. – М.: Транспорт, 1985.
8. Муравьев Б.П. Справочник боцмана / Б.П. Муравьев, А.Е. Бурзун, Д.П. Костюков. – М.: Воениздат, 1984.
9. Кулагин В.Д. Теория и устройство морских промысловых судов / В.Д. Кулагин. – Л.: Судостроение, 1974.
10. Международная Конвенция СОЛАС-74 с поправками.

ПРАКТИКА НЕСЕНИЯ ШТУРМАНСКОЙ ВАХТЫ

*Методические указания по проведению практических занятий
по регистрации событий, связанных с судовождением*

*Составители: Курочкин Л Е
Закурдаев Г А*

Редактор – Н.Н. Остапенко

Подписано к печати 17.06.16. Изд. № 91/16. Зак. 78/2016. Тираж 20 экз.
Объем 2,0 п.л. Усл. печ. л. 1,86. Уч.-изд. л. 1,96.
Формат бумаги 60 x 84 1/16

РИИЦМ ФГАОУВО «Севастопольский государственный университет»