

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РЫБОЛОВСТВУ**

П Р И К А З

от 25 марта 2002 года

№

141

Москва

**О введении в действие Руководства по применению положений
Правил 15-28 главы V Конвенции СОЛАС-74 к рыболовным судам России**

В 2000 году Международная морская организация (ИМО) приняла новую редакцию главы V «Безопасность мореплавания» Конвенции СОЛАС-74, которая вступит в силу с 1 июля 2002 года, предоставив Администрациям стран право принятия решения по применению объема требований Правил 15-28 к рыболовным судам.

В целях выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Международной конвенции по охране человеческой жизни на море СОЛАС-74, и определения объема распространения новых требований этой главы на рыболовные суда по упомянутым Правилам, **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить и ввести в действие с 1 апреля 2002 года Руководство по применению положений Правил 15-28 новой главы V Конвенции СОЛАС-74 к рыболовным судам России (прилагается).

2. Внести Руководство в «Перечень нормативных и руководящих документов по безопасности мореплавания, ведения промысла и технической эксплуатации, обязательных для отходящих в рейс судов».

3. Управлению мореплавания (В.В.Соколову):

3.1. Довести до сведения судовладельцев настоящее Руководство.

3.2. Направить Руководство в Российский Морской Регистр Судоходства в качестве официальных требований Администрации Российской Федерации к

рыболовным судам для проведения технического надзора за оснащением рыболовных судов.

4. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на заместителя председателя Комитета (Ю.И.Москальцова).

Председатель Комитета

Е.Наздратенко

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО РЫБОЛОВСТВУ**

У т в е р ж д е н о

Приказом Государственного
комитета

Российской Федерации по
рыболовству

от "25" марта 2002 г. №141

РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ

ПОЛОЖЕНИЙ ПРАВИЛ 15-28 НОВОЙ ГЛАВЫ V

КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74

К РЫБОЛОВНЫМ СУДАМ РОССИИ

Москва

2002

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Раздел 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
3

1.1

Применение..... 3

1.2 Определения, пояснения и сокращения
3

Раздел 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

..... 6

Правило 15 Принципы, связанные с конструкцией мостика, его оснащением,

конструкцией навигационных систем и оборудования и организацией вахты	6
Правило 16 Техническое обслуживание и ремонт оборудования	7
Правило 17 Электромагнитная совместимость	7
Правило 18 Одобрение, освидетельствования и эксплуатационные требования к навигационным системам и оборудованию	8
Правило 19 Требования к оснащению судов навигационными системами и оборудованием	9
Правило 20 Приборы регистрации данных о рейсе	14
Правило 21 Международный свод сигналов	14
Правило 22 Видимость с ходового мостика	14
Правило 23 Устройство для передачи лоцмана	16
Правило 24 Использование системы управления курсом	18
Правило 25 Работа главного источника электрической энергии и рулевого привода ...19	19
Правило 26 Рулевой привод: испытания и учения	19
Правило 27 Морские навигационные карты и морские навигационные пособия	21
Правило 28 Регистрация событий, связанных с судовождением	21

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящие требования распространяются на все новые, если не оговорено иное, рыболовные суда России, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты, и определяют объем применения к ним положений правил 15-28 новой главы V "Безопасность мореплавания" Конвенции СОЛАС-74.

Редакция национальных требований предусматривает освобождение рыболовных судов в полном объеме от выполнения правил 19.2.1.8, 19.2.8.1, 19.2.9 и 20 данной главы, а также частичное изменение требований правил 17, 18, 19, 21, 22, 24 и 25, относящихся к процедурам комплектации навигационным оборудованием в зависимости от валовой вместимости судна и конструкции мостика. При этом приняты следующие обозначения:

если рядом с номером правила стоит знак (*) — редакция правила изменена;

если рядом с номером правила стоит знак (***) — правило не применяется к рыболовным судам и текст его не приводится.

1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПОЯСНЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящих требованиях, если специально не предусмотрено иное, приняты следующие определения, пояснения и сокращения:

1.2.1 *Администрация* — федеральный орган исполнительной власти по рыболовству, осуществляющий государственное управление в области торгового мореплавания в пределах своей компетенции, определенной положениями Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

1.2.2 *Организация* — Международная морская организация (ИМО).

1.2.3 *Конвенция СОЛАС-74* — Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, принятая ИМО на Международной конференции по охране человеческой жизни на море 1 ноября 1974 г., с протоколами к ней 1978 и 1988гг.

1.2.4 *Построенное судно* — стадия постройки, на которой:

. 1 заложен киль; или

.2 начато строительство, которое можно отождествить с конкретным судном;
или

.3 начата сборка судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% от расчетной массы всего конструктивного материала в зависимости от того, что меньше.

1.2.5 *Морская навигационная карта и морское навигационное пособие* — специальная карта и пособие, или специально составленная база данных, из которых такая карта или пособие могут быть получены, изданные официально правительством РФ или по его поручению уполномоченной гидрографической службой или другим соответствующим правительственным учреждением и предназначенные отвечать требованиям морского судовождения.

1.2.6 *Все суда* - любое судно или плавсредство независимо от типа и назначения.

1.2.7 *Рыболовное судно* - любое судно, используемое для промысла (добычи) или промысла и обработки изъятых им водных биологических ресурсов (рыбы, тюленей, моржей или других живых ресурсов моря).

1.2.8 *Средства коррекции истинных пеленгов и курса в любое время суток* - девиационные таблицы или кривая остаточной девиации.

1.2.9 *Электронная картографическая навигационная информационная система (ЭКНИС)* — устройство, которое при наличии средства дублирования может признаваться эквивалентом бумажной карты и использоваться в качестве средства, заменяющего применение откорректированной бумажной морской навигационной карты.

1.2.10 *Средство дублирования* — средство, обеспечивающее наличие на судне морской навигационной карты и морских пособий, требуемых п. 1.2.9, если эта функция частично или полностью выполняется электронными средствами. В качестве средства дублирования может использоваться соответствующий комплект бумажных морских навигационных карт и пособий или второй комплект ЭКНИС.

1.2.11 *Приемник спутниковой навигационной или наземной радионавигационной системы (приемоиндикатор СНС или РНС)* — устройство, обеспечивающее автоматический прием и преобразование сигналов, излучаемых космическими аппаратами спутниковых навигационных систем или наземными станциями

радионавигационных систем, в географические координаты судна, а также автоматическое аналитическое счисление и решение других навигационных задач.

1.2.12 *Лампа дневной сигнализации* — сигнальное средство, обеспечивающее подачу световых сигналов днем и ночью с использованием источника электропитания, который не должен иметь исключительной зависимости от судового источника электроэнергии.

1.2.13 *Эхолот* — устройство, обеспечивающее измерение глубины под килем судна.

1.2.14 *Лаг* — устройство, обеспечивающее измерение скорости судна и пройденного им расстояния относительно воды или грунта.

1.2.15 *Радиолокационная станция в полосе частот 9 ГГц* — средство определения и отображения местоположения, дистанции и пеленга радиолокационных ответчиков для поиска и спасания, а также других плавсредств, препятствий, буев, береговой черты и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждения столкновения.

1.2.16 *Радиолокационная станция в полосе частот 3 ГГц* — средство определения и отображения местоположения, дистанции и пеленга плавсредств, препятствий, буев, береговой черты и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждения столкновения.

1.2.17 *Средство электронной прокладки (СЭП)* — средство, обеспечивающее прокладку электронным способом расстояния и пеленга целей для оценки опасности столкновения.

1.2.18 *Средство автоматического сопровождения (САС)* — средство, обеспечивающее автоматический учет изменений положения цели и параметров ее движения.

1.2.19 *Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* — средство, обеспечивающее полный процесс обнаружения цели, ее автоматическое сопровождение, вычисление параметров ее движения, соединенное с устройством измерения скорости и пройденного расстояния относительно воды для определения опасности столкновения и имитации маневра по расхождению.

1.2.20 *Устройство передачи курса*— надлежащим образом отрегулированное устройство трансляции курса для ввода в оборудование, упомянутое в пп. 1.2.15 и 1.2.17.

1.2.21 *Автоматическая идентификационная система (АИС)* — аппаратура, обеспечивающая автоматическую идентификацию судов и передачу информации, связанной с безопасностью мореплавания и управлением движением судов.

1.2.22 *Гирокомпас* — средство, обеспечивающее определение и отображение курса немагнитными средствами, а также передачу упомянутой информации о курсе для ввода в оборудование, оговоренное в пп. 1.2.15 - 1.2.19 и 1.2.21.

1.2.23 *Репитер гирокомпаса* — средство, обеспечивающее взятие пеленгов при использовании гирокомпаса и визуальное представление информации о курсе на аварийном посту управления рулем, если таковой имеется.

1.2.24 *Индикаторы руля, гребного винта, упора, шага винта и индикаторы режима работы* — средства, обеспечивающие определение и отображение угла кладки руля, оборотов винта, усилия и направления упора гребного винта и, если применяется подруливающее устройство, усилия и направления упора, шага и режима работы подруливающего устройства; все показания перечисленных приборов должны быть видны с места, откуда обычно управляется судно.

1.2.25 *Система управления курсом* — комплекс приборов, обеспечивающий автоматическое управление и удержание судна на заданном курсе с минимальной нагрузкой на рулевой привод по величине и количеству переключений руля.

1.2.26 *Прибрежное плавание* — плавание у берегов Стороны, как оно определено этой Стороной.

РАЗДЕЛ 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 15

Принципы, связанные с конструкцией мостика, его оснащением, конструкцией навигационных систем и оборудования и организацией вахты

Все решения, принимаемые в целях применения положений правил 19, 22, 24, 25, 27 и 28 данной главы и затрагивающие организацию вахты на ходовом мостике, конструкцию мостика и его оснащение навигационными системами и оборудованием, должны быть направлены на то, чтобы:

.1 облегчать решение задач, касающихся полной оценки ситуации и безопасного судовождения при любых условиях эксплуатации, поставленных перед персоналом вахты и лоцманом;

.2 способствовать эффективному и безопасному управлению имеющимися на мостике оборудованием, средствами и персоналом вахты;

.3 обеспечить возможности вахте на мостике и лоцману иметь удобный и непрерывный доступ к важнейшей информации, предоставляемой ясно и недвусмысленно, с использованием стандартных символов и условных обозначений для органов управления и отображения информации;

.4 индицировать рабочее состояние автоматизированных функций и интегрированных компонентов, систем и/или подсистем;

.5 способствовать быстрой, непрерывной и эффективной обработке информации и принятию решений вахтой на мостике и лоцманом;

.6 предотвращать или сводить к минимуму чрезмерную или не необходимую работу или условия или раздражители, которые могут быть причиной усталости или снижения бдительности вахты и лоцмана; и

.7 сводить к минимуму риск ошибки человека и с помощью систем мониторинга и аварийно-предупредительной сигнализации своевременно обнаруживать ошибку, если она была допущена, чтобы вахта на мостике и лоцман приняли соответствующие меры.

Правило 16

Техническое обслуживание и ремонт оборудования

1 Администрация должна быть удовлетворена мероприятиями, проведенными для обеспечения того, чтобы оборудование, требуемое данной главой, проходило техническое обслуживание и ремонт.

2 За исключением случаев, предусмотренных правилами 1/7 (b (ii), 1/8 и 1/9, хотя и должны быть приняты все разумные меры к поддержанию требуемого данной главой оборудования в эффективном рабочем состоянии, неисправность этого оборудования не должна рассматриваться как основание считать судно немореходным или как основание задерживать его выход из портов, в которых отсутствуют возможности для быстрого осуществления ремонта, при условии, что капитаном судна приняты надлежащие меры, а при планировании и выполнении безопасного рейса в порт, где может быть произведен ремонт, он учитывает неработающее оборудование или отсутствие той или иной информации.

Правило 17*

Электромагнитная совместимость

1 Органы технического надзора за судами должны обеспечить, чтобы все электрическое и электронное оборудование, установленное на мостике или вблизи мостика на судах, построенных 1 июля 2002 г. и после этой даты, было проверено на электромагнитную совместимость, принимая во внимание рекомендации, выработанные Организацией.

2 Электрическое и электронное оборудование должно быть установлено так, чтобы электромагнитные помехи не влияли на надлежащую работу навигационных систем и оборудования.

3 Переносное электрическое и электронное оборудование не должно использоваться на мостике, если оно может отрицательно повлиять на надлежащую работу навигационных систем и оборудования.

Правило 18*

Одобрение, освидетельствования и эксплуатационные требования к навигационным системам и оборудованию

1 Системы и оборудование, необходимые для соблюдения правила 19, должны быть одобренного Администрацией типа.

При этом процедура одобрения типа навигационного оборудования осуществляется Российским Морским Регистром Судоходства, действующим на основании поручения Госкомрыболовства России и с участием его экспертов.

2 Системы и оборудование, включая связанные с ними средства дублирования, где это применимо, необходимые для выполнения функциональных требований правила 19, установленные 1 июля 2002 г. и после этой даты, должны отвечать эксплуатационным требованиям не ниже принятых Организацией.

3 Если системы и оборудование заменяются или устанавливаются в дополнение к существующим на судах, построенных до 1 июля 2002 г., такие системы и оборудование должны, насколько это является обоснованным и практически возможным, отвечать требованиям п. 2.

4 Системы и оборудование, установленные до принятия Организацией соответствующих эксплуатационных требований, должны быть освобождены, по усмотрению Администрации, от полного выполнения этих требований, принимая во внимание рекомендованные критерии, принятые Организацией. Однако, чтобы ЭКНИС могла быть принята в качестве средства, обеспечивающего выполнение требования правила 19.2.1.4 о наличии на судне карт, она должна отвечать соответствующим требованиям не ниже принятых Организацией и действующих на дату установки системы или для систем, установленных до 1 января 1999 г., не ниже эксплуатационных требований, принятых Организацией 23 ноября 1995 г.

5 Производители навигационного оборудования и систем, устанавливаемых на рыболовные суда Российской Федерации, должны иметь систему контроля качества в соответствии с требованиями ГОСТ Р ИСО 9001, прошедшую аудиторскую проверку Госстандарта России или иного компетентного органа для обеспечения постоянного соответствия качества изделия условиям одобрения типа.

6 До одобрения систем или оборудования с новыми особенностями, не полностью охватываемыми положениями данной главы, Администрация должна обеспечить, чтобы эти особенности выполняли свои функции, по меньшей мере, так же эффективно, как и те, которые требуются данной главой.

7 Если оборудование, для которого Организацией разработаны эксплуатационные требования, установлено на судах дополнительно к оборудованию, требуемому правилом 19, такое оборудование подлежит одобрению и должно, насколько это практически возможно, отвечать эксплуатационным требованиям не ниже принятых Организацией.

Правило 19*

Требования к оснащению рыболовных судов навигационными системами и оборудованием

1 С учетом положений правила 1.4:

1.1 Рыболовные суда, построенные 1 июля 2002 г. и после этой даты, оснащаются навигационными системами и оборудованием, которые должны отвечать требованиям, как предписано пп. 2.1-2.8 настоящего Руководства.

1.2 Рыболовные суда, построенные до 1 июля 2002 г., должны:

.1 с учетом положений пп. 1.2.2 и 1.2.3, кроме случаев, когда они не отвечают полностью требованиям данного правила, продолжать нести оборудование, выполняющее требования правил V/1, V/12 и V/20 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., действующей до 1 июля 2002 г.;

.2 иметь оборудование или системы, требуемые п.2.2.3 настоящего правила, не позднее первого освидетельствования после 1 июля 2002 г., когда радиопеленгаторная аппаратура, указанная в правиле V/12(p) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., действующей до 1 июля 2002 г., не будет более требоваться; и

.3 иметь систему, требуемую п.2.4, не позже дат, оговоренных п.2.4.2.

2 Судовое навигационное оборудование и системы

С учетом положений п. 1.1:

2.1 Все рыболовные суда независимо от размера должны иметь:

.1 магнитный компас, у которого уничтожена девиация и определены ее остаточные значения, или другое средство, независимое от любого источника электроэнергии, чтобы определять курс и представлять его показания на главный пост управления рулем;

.2 пелорус или пеленгаторное устройство компаса или другое средство, независимое от любого источника электроэнергии, чтобы брать пеленги на наибольшей части горизонта по окружности;

.3 средства коррекции для получения истинных пеленгов и курса в любое время;

.4 морские навигационные карты и морские навигационные пособия, чтобы планировать предварительную прокладку в предполагаемом рейсе, а также чтобы вести исполнительную прокладку на протяжении всего рейса; ЭКНИС может считаться отвечающей требованиям данного подпункта в отношении наличия карт;

.5 средства дублирования для выполнения функциональных требований подпункта .4, если эта функция частично или полностью выполняется электронными средствами;

.6 радиолокационный отражатель или другое средство обеспечения возможности их обнаружения судами, использующими радиолокатор как в диапазоне 9 ГГц, так и в диапазоне 3 ГГц, если валовая вместимость судна менее 150 и это практически осуществимо.

2.2 Все рыболовные суда валовой вместимостью 150 и более дополнительно к требованиям п.2.1 должны иметь:

.1 запасной магнитный компас, взаимозаменяемый с магнитным компасом, упомянутым в п.2.1.1, или другое средство, обеспечивающее выполнение предусмотренной п.2.1.1 функции путем замены или дублирования оборудования;

.2 сигнальную лампу или другое средство, обеспечивающее подачу световых сигналов днем и ночью с использованием источника электропитания, который не должен иметь исключительной зависимости от судового источника электроэнергии;

.3 приемник глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) или наземной радионавигационной системы или другое средство, пригодное для использования в любое время в течение предполагаемого рейса, для определения текущих координат автоматическим способом;

.4 телефон или иное средство связи для передачи информации о курсе на аварийный пост управления рулем, если он имеется.

2.3 Все рыболовные суда валовой вместимостью 300 и более дополнительно к требованиям п.2.2 должны иметь:

.1 радиолокатор в полосе частот 9 ГГц или другое средство определения и отображения дистанции и пеленга радиолокационных ответчиков для поиска и спасания, а также других плавсредств, препятствий, буев, береговой черты и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждении столкновения;

.2 средство электронной прокладки или иное средство прокладки электронным способом дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения;

.3 надлежащим образом отрегулированное устройство передачи курса или другое средство передачи информации о курсе, предназначенной для ввода в оборудование, упомянутое в пп.2.3.1 и 2.3.2.

2.4 Все рыболовные суда валовой вместимостью 500 и более, совершающие международные рейсы и эксплуатируемые в неограниченных районах плавания, должны быть оборудованы АИС следующим образом:

.1 суда, построенные 1 июля 2002 г. и после этой даты;

.2 суда, совершающие международные рейсы и эксплуатируемые в неограниченных районах плавания, построенные до 1 июля 2002 г.:

.1 суда валовой вместимостью 10000 и более, но менее 50000 — не позднее 1 июля 2005г.;

.2 суда валовой вместимостью 3000 и более, но менее 10000 — не позднее 1 июля 2006г.;

.3 суда валовой вместимостью 500 и более, но менее 3000 — не позднее 1 июля 2007 г.

.3 Администрация может освободить рыболовные суда от выполнения требований данного пункта, если такие суда будут выведены из эксплуатации в течение двух лет с дат внедрения, оговоренных в подпункте 2;

.4 АИС должна:

.1 автоматически предоставлять соответствующим образом оборудованным береговым станциям, другим морским и воздушным судам информацию, включая идентификацию судна, его тип, координаты, курс, скорость, эксплуатационное состояние и другую связанную с безопасностью судна информацию;

.2 автоматически принимать такую информацию от подобным образом оборудованных судов;

.3 вести сопровождение наблюдаемых судов; и

.4 обмениваться данными с береговыми средствами;

.5 требования п.2.4.5 не применяются в случаях, когда международными соглашениями, правилами или стандартами предусматривается скрытность навигационной информации;

.6 АИС эксплуатируется с учетом руководства, принятого Организацией.

2.5 Все рыболовные суда валовой вместимостью 500 и более дополнительно к требованиям п.2.3, за исключением пп. 2.3.2 и 2.3.3, должны иметь:

.1 эхолот (*навигационный или рыбопоисковый*) или иное средство измерения и отображения глубины под килем;

.2 лаг или иное средство для измерения и отображения скорости и пройденного расстояния относительно воды;

.3 гирокомпас или другое средство для определения и отображения курса немагнитными средствами и для передачи информации о курсе для ввода в оборудование, оговоренное в пп.2.3.1, 2.4 и 2.5.7;

.4 репитер гирокомпаса или другое средство визуального представления информации о курсе на аварийном посту управления рулем, если таковой имеется;

.5 репитер гирокомпаса или другое средство взятия пеленгов в секторе 230° : по 115° на каждый борт от направления прямо по носу или два репитера, установленные на каждом крыле ходового мостика, с обеспечением обзора при пеленговании не менее 180° на борт от направления прямо по носу, используя гирокомпас или другое средство, упомянутые в подпункте 3;

.6 индикаторы руля, гребного винта, упора, шага винта и индикаторы режима работы или другие средства, предназначенные определять и отображать угол кладки руля, обороты винта, усилие и направление упора гребного винта и, если применимо, усилие и направление упора, шага и режима работы подруливающего устройства; все показания приборов должны быть видны с места, откуда обычно управляется судно; и

.7 средство автосопровождения или иное средство автоматической прокладки дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения;

2.6 На всех рыболовных суда валовой вместимостью 500 и более выход из строя одного элемента оборудования не должен приводить к снижению способности судна выполнять требования пп.2.1.1, 2.1.2 и 2.1.4.

2.7 Все рыболовные суда валовой вместимостью 3000 и более дополнительно к требованиям п.2.5 должны иметь:

.1 радиолокатор в полосе частот 3 ГГц или второй радиолокатор в полосе частот 9 ГГц или другое средство определения и отображения дистанции и пеленга других плавсредств, препятствий, буев, береговой черты и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждении столкновения средствами, которые функционально не зависят от средств, упомянутых в п.2.3.1;

.2 второе средство автосопровождения или иное средство автоматической прокладки дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения, которое функционально независимо от упомянутого в п.2.5.7.

2.8 Все рыболовные суда валовой вместимостью 10000 и более дополнительно к требованиям п.2.7, за исключением п.2.7.2, должны иметь:

.1 средство автоматической радиолокационной прокладки или иное средство, чтобы автоматически осуществлять прокладку дистанции и пеленга по меньшей мере

20 целей, соединенное с устройством для измерения и индикации скорости и пройденного расстояния относительно воды, для определения опасности столкновения и имитации маневра по расхождению: и

.2 систему управления курсом или другое средство, чтобы автоматически управлять и удерживать курс.

3 Навигационное оборудование и системы, упомянутые в данном правиле, устанавливаются, испытываются и обслуживаются так, чтобы свести к минимуму возникновение неисправностей.

4 Навигационное оборудование и системы с альтернативными режимами работы должны иметь индикацию используемого режима работы.

5 Интегрированные системы ходового мостика должны быть устроены так, чтобы неисправность одной из подсистем незамедлительно привлекала бы звуковой и визуальной аварийно-предупредительной сигнализацией внимание помощника капитана, несущего ходовую навигационную вахту, и не приводила к неисправности любой другой подсистемы. В случае наличия неисправности в одной части интегрированной системы должна быть возможность для работы каждого отдельного оборудования системы или части системы отдельно.

Правило 20**

Приборы регистрации данных о рейсе

Не применяется к рыболовным судам.

Правило 21

Международный свод сигналов

Все рыболовные суда должны иметь Международный свод сигналов, в который Организацией могут вноситься поправки.

Правило 22

Видимость с ходового мостика

1 Рыболовные суда длиной 45 м и более, определенной в правиле 111/3.12, построенные 1 июля 1998 г. и после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:

.1 обзор поверхности моря с места управления судном не должен быть затенен более чем на расстояние в две длины судна или 500 м, смотря по тому, что меньше, впереди носовой оконечности до 10° на каждый борт при всех условиях осадки судна, дифферента и палубного груза;

.2 никакой теневой сектор, создаваемый грузом, грузовым устройством или другими препятствиями, находящимися впереди за пределами рулевой рубки, затрудняющими обзор поверхности моря с места управления судном, не должен превышать 10° . Суммарный теневой сектор не должен превышать 20° . Секторы беспрепятственного обзора между теневыми секторами не должны быть менее 5° .

Однако при обзоре, описание которого дано в п. 1, каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5° ;

.3 горизонтальный обзор с места управления судном должен обеспечиваться в секторе, не меньшем чем 225° , т.е. от направления прямо по носу не менее $22,5^\circ$ позади траверза каждого борта;

.4 с каждого крыла мостика обзор должен обеспечиваться в секторе не менее 225° , т.е. не менее чем 45° с противоположного борта через нос и до 180° к корме;

.5 с главного поста управления рулем обзор должен простирается в секторе от направления прямо по носу не менее чем до 60° на каждый борт;

.6 борт судна должен быть виден с крыла мостика;

.7 высота нижней кромки передних окон ходового мостика над палубой мостика должна быть как можно меньше. Ни в коем случае нижняя кромка не должна представлять помехи обзору вперед, как предписано в данном правиле;

.8 верхняя кромка передних окон ходового мостика должна обеспечивать возможность обзора вперед с места управления судном для человека, глаза которого находятся на высоте 1800 мм от палубы мостика, когда судно испытывает сильную килевую качку. Администрация может допустить снижение требования в отношении высоты глаз, но не ниже 1600 мм, если она убеждена, что высота 1800 мм не является обоснованной и практически целесообразной;

.9 окна должны отвечать следующим требованиям:

.1 во избежание отражения передние окна мостика должны иметь наклон от вертикали, выступая в своей верхней части наружу на угол не менее 10° и не более 25° ;

.2 пространство между окнами ходового мостика должно быть минимальным и не располагаться непосредственно перед любым рабочим местом вахтенного;

.3 поляризованное и тонированное остекление окон не должно устанавливаться;

.4 ясный обзор, по крайней мере через два передних окна ходового мостика и в зависимости от конфигурации мостика через дополнительное количество окон должен обеспечиваться всегда независимо от погодных условий.

2 Суда, построенные до 1 июля 1998 г., должны, насколько это практически возможно, отвечать требованиям пп.1.1 и 1.2. Однако на этих судах не требуется производства конструкционных изменений или установки дополнительного оборудования.

3 Суда необычных проектов, которые, по мнению Администрации, не могут удовлетворять требованиям данного правила, должны быть обеспечены мерами и устройствами, позволяющими достичь степени видимости, которая, насколько это практически возможно, приближена к требованиям, предписываемым данным правилом.

Правило 23*

Устройство для передачи лоцмана

1 Применение

1.1 Суда, совершающие рейсы, в ходе которых предполагается использование лоцманов, должны иметь устройства для передачи лоцмана.

1.2 Оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены 1 января 1994 г. и после этой даты, должны отвечать требованиям данного правила, и должное внимание следует обращать на стандарты, одобренные Организацией.

1.3 Оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены на судах до 1 января 1994 г., по крайней мере, должны отвечать требованиям правила V/! Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., бывшей в силе до этой даты, и должное внимание следует обращать на стандарты, одобренные Организацией до этой даты.

1.4 Оборудование и устройства, замененные после 1 января 1994 г. должны, насколько это оправданно и практически возможно, отвечать требованиям данного правила.

2 Общие положения

2.1 Все устройства, используемые для передачи лоцмана, должны быть надлежащими для выполнения своего назначения по обеспечению безопасной посадки и высадки лоцманов. Средства должны содержаться чистыми, надлежащим образом ухоженными, отремонтированными и уложенными и должны регулярно осматриваться для обеспечения их безопасного использования. Они должны использоваться только для посадки и высадки людей.

2.2 Установка устройств для передачи лоцмана, посадка и высадка лоцмана должны производиться под наблюдением ответственного лица командного состава, имеющего средства связи с ходовым мостиком, которое должно также сопровождать лоцмана безопасным путем на ходовой мостик и обратно. Лица, привлеченные к установке и эксплуатации любого механического оборудования, должны быть

проектированы в отношении безопасного порядка действий, надлежащего использования, а оборудование должно быть опробовано до его использования.

3 Устройства для передачи

3.1 Устройства должны обеспечивать безопасную посадку и высадку лоцманов с любого борта судна.

3.2 На всех судах, где расстояние от уровня моря до места доступа на судно или схода с него превышает 9 м, и когда посадка и высадка лоцманов будет осуществляться посредством штатного трапа или другим столь же безопасным и удобным средством в сочетании с лоцманским трапом, судно должно нести такое оборудование на каждом борту, если такое оборудование не является переносным и не может использоваться на обоих бортах.

3.3 Безопасный и удобный вход на судно и сход с него должен быть обеспечен либо:

.1 лоцманским трапом, требующим подъема на высоту от поверхности воды не менее 1,5 м и не более 9 м, расположенным и закрепленным так, чтобы:

.1 быть вне района любого возможного слива с судна;

.2 быть в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна, равной половине его длины;

.3 каждая ступенька трапа должна надежно упираться в борт судна; если особенности конструкции, например, привальные брусья, не позволяют выполнять это положение, то должны быть приняты меры, обеспечивающие безопасную посадку и высадку людей;

.4 лоцманский штормтрап должен состоять из одной секции, имеющей достаточную длину, чтобы достигать уровня воды от места входа на судно или схода с него при любых осадках и дифферентах судна, а также при крене 15° на противоположный борт; рымы, скобы и крепежные тросы должны быть, по крайней мере, такими же прочными, как и тетивы трапа;

или

.2 штатным трапом в сочетании с лоцманским трапом или другим одинаково безопасным и удобным средством, когда расстояние от уровня воды до места входа на судно более 9 м. Штатный трап должен устанавливаться так, чтобы быть направленным

к корме. При использовании нижний конец штатного трапа должен надежно прилегать к борту судна в пределах цилиндрической части корпуса и, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна, равной половине его длины, и находиться вне района любого слива с судна.

4 Доступ на палубу судна

Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие любому лицу безопасный, удобный и свободный проход на судно или сход с него с верхней части штормтрапа или любого штатного трапа или другого средства, предназначенного для этой цели. Если такой проход осуществляется посредством:

.1 прохода в леерном ограждении или фальшборте, то он должен быть оборудован надежными поручнями;

.2 трапа, установленного через фальшборт, двух стоек поручней, прочно закрепленных за корпус судна внизу и в верхней части. Такой трап должен быть надежно прикреплен к судну, чтобы предотвратить опрокидывание.

5 Двери в борту судна

Двери в борту судна, используемые для передачи лоцмана, не должны открываться наружу.

6 Связанное с устройством оборудование

6.1 Следующее связанное с устройством оборудование, готовое к немедленному использованию при передаче людей, должно быть под рукой:

.1 два надежно прикрепленных к судну фалрепа диаметром не менее 28 мм на случай, если будут затребованы лоцманом;

.2 спасательный круг, снабженный самозажигающимся огнем;

.3 бросательный конец.

6.2 Если это требуется п.4, должны быть предусмотрены стойки и трапы, установленные у фальшборта.

7 Освещение

Должно быть предусмотрено достаточное освещение устройства для передачи лоцмана и пространства за бортом, места на палубе для посадки или высадки человека.

Правило 24*

Использование системы управления курсом

1 В районах высокой интенсивности судоходства, в условиях ограниченной видимости и во всех других опасных для плавания ситуациях, если используется система управления по курсу, должна быть предусмотрена возможность немедленного перехода на ручное управление рулем.

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

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

4 Ручное управление рулем должно испытываться после каждого продолжительного использования системы управления курсом и перед входом в районы, где судовождение требует особой осторожности.

Правило 25*

Работа главного источника электрической энергии и рулевого привода

В районах, где судовождение требует особой осторожности, на рыболовных судах должно работать более одного силового агрегата рулевого привода, если такие агрегаты могут работать одновременно, с обеспечением необходимого электроснабжения.

Правило 26

Рулевой привод: испытания и учения

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

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

2 Проверки и испытания должны включать:

- .1 полную перекладку руля в соответствии с требуемыми характеристиками рулевого привода;
- .2 визуальный осмотр рулевого привода и его соединительных узлов; и
- .3 работу средств связи между ходовым мостиком и румпельным отделением.

3 На ходовом мостике и в румпельном отделении должны быть постоянно вывешены простые инструкции по эксплуатации с блок-схемой, показывающей порядок переключения систем дистанционного управления рулевым приводом и силовых агрегатов рулевого привода.

4 Все лица командного состава судна, связанные с эксплуатацией и/или техническим обслуживанием рулевого привода, должны знать работу установленных на судне рулевых систем и порядок перехода с одной системы на Другую.

5 В дополнение к обычным проверкам и испытаниям, предписываемым пп. 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.

6 На судах, совершающих регулярные рейсы небольшой продолжительности, проверки и испытания, предписанные пп.1 и 2 должны проводиться, по меньшей мере, один раз в неделю.

7 Даты проведения проверок и испытаний, предписанных пп.1 и 2, а также даты и подробное описание учений по аварийному управлению рулем, проводимых согласно п. 5, должны регистрироваться.

Правило 27

Морские навигационные карты и морские навигационные пособия

Морские навигационные карты и морские навигационные пособия, такие как лоции, огни и знаки, извещения мореплавателям, таблицы приливов и все другие морские навигационные пособия для предстоящего рейса должны быть в достаточном количестве и должны быть приведены на уровень современности.

Правило 28

Регистрация событий, связанных с судовождением

На всех рыболовных судах должна вестись запись в судовом журнале деятельности и событий, имеющих значимость для безопасности мореплавания, которая должна содержать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса. Если такая информация не регистрируется в судовом журнале, она должна вестись в иной форме, одобренной Администрацией.