

ЧАСТЬ В-4 — ПОДДЕРЖАНИЕ ОСТОЙЧИВОСТИ

Правило 19

*Информация по борьбе за живучесть**

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

2 На пассажирских судах водонепроницаемые двери, которые разрешено оставлять открытыми во время плавания, должны быть ясно обозначены в информации об остойчивости судна.

3 Меры предосторожности общего характера, подлежащие включению в эту информацию, должны представлять собой перечисление оборудования, условий и эксплуатационных процедур, которые Администрация сочла необходимыми в целях поддержания водонепроницаемости при нормальных условиях эксплуатации судна.

4 Особые меры предосторожности, подлежащие включению в эту информацию, должны представлять собой перечисление элементов (т. е. средств закрытия, средств крепления груза, средств аварийно-предупредительной сигнализации и т. д.), которые Администрация сочла особо важными в целях живучести судна и выживания пассажиров и экипажа.

5 На судах, к которым применяются требования к остойчивости в поврежденном состоянии части В-1, информация об остойчивости в поврежденном состоянии должна обеспечивать капитана простым и

См. циркулярное письмо MSC.1/Circ.1245 — «Руководство в отношении схем по борьбе за живучесть и информации капитану».

понятным способом оценки живучести судна во всех случаях повреждений любого отсека или группы отсеков.

Правило 20

Загрузка пассажирских судов

1 По завершении погрузки судна, до его отхода, капитан должен определить посадку судна и остойчивость, а также должен убедиться в том, что судно отвечает критериям остойчивости, определяемым соответствующими правилами, и зарегистрировать этот факт. Остойчивость судна всегда должна определяться методом расчетов. Администрацией может быть признано приемлемым применение для этих целей компьютера (для расчета загрузки и остойчивости) или применение эквивалентных средств.

2 Водяной балласт, как правило, не должен приниматься в топливные цистерны. На судах, на которых практически невозможно избежать приема водяного балласта в топливные цистерны, должно быть установлено отвечающее требованиям Администрации оборудование для сепарации нефтеводяной смеси или предусмотрены другие приемлемые для Администрации способы удаления загрязненного нефтью водяного балласта, такие как передача его на береговые приемные средства.

3 Положения данного правила не определяют положения действующей Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов.

Правило 21

Периодическое приведение в действие и проверка водонепроницаемых дверей и т. п. на пассажирских судах

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.

2 Все водонепроницаемые двери в водонепроницаемых переборках, как навесные, так и с приводом от источника энергии, которыми пользуются в море, должны проверяться в работе ежедневно.

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.

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.

Правило 22

Предотвращение и предупреждение поступления воды и т. п.

1 Все водонепроницаемые двери во время плавания должны оставаться закрытыми, за исключением случаев, оговоренных в пунктах 3 и 4, когда они могут открываться. Водонепроницаемые двери в машинных помещениях, ширина которых более 1,2 м, разрешенные пунктом 10 правила 13, могут быть открыты только в случаях, указанных в упомянутом пункте. Любая дверь, которая открыта в соответствии с данным пунктом, должна быть готова к немедленному закрытию.

2 Водонепроницаемые двери, установленные ниже палубы переборок, имеющие максимальную ширину проема более 1,2 м, при нахождении судна в море должны содержаться закрытыми и могут быть открыты только на ограниченные промежутки времени, когда это абсолютно необходимо и в соответствии с тем, как это определено Администрацией.

3 Водонепроницаемая дверь может быть открыта во время плавания для обеспечения прохода пассажиров или экипажа или когда характер проводимой в непосредственной близости от двери работы требует, чтобы дверь была открыта. Дверь должна быть немедленно закрыта по завершении прохода или работы, потребовавшей ее открытия.

4 Определенные водонепроницаемые двери могут оставаться открытыми во время плавания, но только если это считается абсолютно необходимым, т. е. если решено, что это необходимо для безопасной и эффективной эксплуатации судовых машин и механизмов или для предоставления пассажирам обычного беспрепятственного прохода по всему пространству пассажирских помещений. Такое решение принимается Администрацией только после тщательного рассмотрения его влияния на эксплуатацию и живучесть судна. Водонепроницаемая дверь, которую разрешено оставлять открытой, должна быть ясно обозначена в информации об остойчивости судна и должна быть всегда готова к немедленному закрытию.

5 Съемные листы на переборках должны быть всегда на месте перед выходом судна из порта и не должны сниматься во время плавания, кроме случаев экстренной необходимости — по усмотрению капитана. При установке их на место должны быть приняты необходимые меры предосторожности для обеспечения водонепроницаемости соединений. Скользящие водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии, разрешенные в машинных помещениях в соответствии с правилом 13.10, должны быть закрыты до выхода судна из порта и оставаться закрытыми во время плавания, кроме случаев экстренной необходимости — по усмотрению капитана.

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.

7 Лацпорты, грузовые и бункерные порты, расположенные ниже палубы переборок, должны быть надежно закрыты и задраены водо-

непроницаемо до выхода судна из порта и должны оставаться закрытыми во время плавания.

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.

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

10 Несмотря на требования пунктов 8.1 и 8.4, Администрация может разрешить, чтобы, по усмотрению капитана, если необходимо для работы судна или посадки и высадки пассажиров, конкретные двери могли быть открыты при нахождении судна на безопасной якорной стоянке и при условии, что безопасность судна этим не понижается.

11 Капитан должен обеспечить, чтобы на судне действовала эффективная система надзора над закрытием и открытием дверей, указанных в пункте 8, и соответствующих докладов.

12 До выхода судна в любой рейс капитан должен обеспечить, чтобы была сделана запись в судовом журнале о времени последнего закрытия дверей, указанных в пункте 13, и о времени любого открытия конкретных дверей в соответствии с пунктом 14.

13 Навесные двери, съемные листы, иллюминаторы, лацпорты, грузовые и бункерные порты и другие отверстия, которые, согласно данным правилам, во время плавания требуется держать закрытыми, должны закрываться до выхода судна из порта. Время их закрытия и открытия (если это разрешается данными правилами), должно регистрироваться в таком судовом журнале, который может быть предписан Администрацией.

14 Если, когда судно покидает порт, в междупалубном пространстве нижние кромки иллюминаторов, упомянутых в правиле 15.3.2, находятся ниже линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше воды, то все иллюминаторы в этом междупалубном пространстве должны быть водонепроницаемо закрыты и заперты до выхода судна из порта и не должны открываться, пока оно не придет в следующий порт. При применении данного пункта может быть сделана соответствующая поправка на пресную воду, когда это применимо.

- .1 Время открытия таких иллюминаторов в порту, а также их закрытия и запираения перед выходом судна из порта должно регистрироваться в таком судовом журнале, который может быть предписан Администрацией.
- .2 Применительно к любому судну, у которого один или более иллюминаторов расположены так, что, когда судно загружено по осадку при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, применимы требования пункта 15, Администрация может указать ограничительную среднюю осадку, при которой нижние кромки этих иллюминаторов находились бы выше линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше ватерлинии, соответствующей ограничительной средней осадке, при которой судну разрешается выходить из порта без предварительного закрытия и запираения иллюминаторов, а также разрешается их открывать в море, под ответственность капитана, во время перехода до следующего порта. В тропических зонах, определение которых дано в действующей Международной конвенции о грузовой марке, эта ограничительная осадка может быть увеличена на 0,3 м.

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

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

17 Когда мусорным или подобным рукавом не пользуются, то крышка и клапан, требующиеся правилом 15.10.2, должны быть закрыты и задрены.

Правило 22-1

*Система обнаружения поступления воды
на пассажирских судах, имеющих на борту 36 и более человек,
построенных 1 июля 2010 года и после этой даты*

Для водонепроницаемых помещений, расположенных ниже палубы переборок, обеспечивается система обнаружения поступления воды, основанная на руководстве, выработанном Организацией*.

Правило 23

*Специальные требования
к пассажирским судам ро-ро*

1 Помещения специальной категории и помещения ро-ро должны постоянно патрулироваться или контролироваться эффективными средствами, такими как телевидение, чтобы любая подвижка колесной техники в неблагоприятную погоду и неразрешенное проникновение пассажиров в эти помещения могли быть обнаружены, когда судно находится на ходу.

См. руководство, подлежащее выработке Организацией.

2 На судне должны быть в наличии и вывешиваться на соответствующем месте документы по эксплуатационным процедурам закрытия и задрания всех дверей в обшивке корпуса судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, оставление которых открытыми или не надлежащим образом задранными может, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или помещения ро-ро.

3 Все средства доступа с палубы ро-ро и с аппарели для колесной техники, ведущие в помещения, расположенные ниже палубы переборки, должны быть закрыты до того, как судно отойдет от причала, и должны оставаться закрытыми до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту.

4 Капитан должен обеспечить, чтобы на судне действовала эффективная система надзора над закрытием и открытием указанных в пункте 3 средств доступа и соответствующих докладов.

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 пункте 3.

6 Несмотря на требования пункта 3, Администрация может разрешить открывать во время рейса некоторые из средств доступа, но только на время, достаточное для обеспечения сквозного прохода и, если требуется, — для обеспечения выполнения важных работ на судне.

7 Все поперечные или продольные переборки, которые признаны эффективными средствами ограничения распространения морской воды на палубе ро-ро, должны находиться на своем месте и должны быть закреплены до того, как судно отойдет от причала, и должны оставаться в таком положении до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту.

8 Несмотря на требования пункта 7, Администрация может разрешить открывать во время рейса отдельные проходы через такие переборки, но только на время, достаточное для прохода людей и, если требуется, для обеспечения выполнения важных работ на судне.

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

Правило 24

Предотвращение и предупреждение поступления воды на грузовых судах

1 Отверстия в наружной обшивке, расположенные ниже палубы, ограничивающей вертикальную протяженность повреждения, должны, при нахождении в море, быть постоянно закрыты.

2 Несмотря на требования пункта 3, Администрация может разрешить, чтобы конкретные двери могли быть открыты, по усмотрению капитана, если это необходимо для работы судна и при условии, что уровень безопасности судна этим не понижается.

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.

4 Действия с дверями и крышками люков, предназначенными обеспечивать водонепроницаемость внутренних отверстий для прохода, требуют разрешения вахтенного помощника капитана.

Правило 25

Датчики уровня воды на грузовых судах с одним грузовым трюмом, которые не являются навалочными судами

1 Грузовые суда с одним грузовым трюмом, которые не являются навалочными судами, построенные до 1 января 2007 г., должны отвечать требованиям данного правила не позднее 31 декабря 2009 г.

2 Суда длиной (L_s) менее 80 м или построенные до 1998 г. суда длиной менее 100 м, имеющие один грузовой трюм под палубой надводного борта, или имеющие грузовые трюмы под палубой надводного борта, которые не разделены по крайней мере одной водонепроницаемой переборкой, доведенной до этой палубы, оборудуются в таком трюме или трюмах датчиками уровня **ВОДЫ***.

3 Датчики уровня воды, требуемые пунктом 2, должны:

- .1 подавать звуковой и визуальный сигналы аварийно-предупредительной сигнализации на ходовом мостике, когда уровень воды над вторым дном грузового трюма достигнет высоты не менее 0,3 м, и второй — когда этот уровень достигнет высоты не более 15% от средней высоты грузового трюма; и
- .2 быть установлены в кормовой оконечности трюма или над его самой низкой частью, если второе дно не параллельно проектной ватерлинии. Если над вторым дном установлены рамные связи или частичные водонепроницаемые переборки, Администрации могут потребовать установки дополнительных датчиков.

4 Нет необходимости устанавливать требуемые пунктом 2 датчики уровня воды на судах, отвечающих требованиям правила XII/12, или на судах, имеющих водонепроницаемые отсеки с каждого борта, по всей длине грузового трюма, простирающиеся, по меньшей мере, от второго дна до палубы надводного борта.

* См. резолюцию MSC.188(79) — «Эксплуатационные требования для датчиков уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с одним грузовым трюмом, не являющихся навалочными судами».