

ГЛАВА V — БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

| | | |
|--|--|-----|
| 1 | Применение | 690 |
| 2 | Определения | 690 |
| 3 | Изъятия и эквивалентные замены | 692 |
| 4 | Навигационные предупреждения | 694 |
| 5 | Метеорологические службы и предупреждения | 694 |
| 6 | Служба ледовой разведки | 698 |
| 7 | Службы поиска и спасания | 700 |
| 8 | Спасательные сигналы | 700 |
| 9 | Гидрографические службы | 700 |
| 10 | Установление путей движения судов | 702 |
| 11 | Системы судовых сообщений | 706 |
| 12 | Службы управления движением судов | 708 |
| 13 | Установка и эксплуатация средств навигационного оборудования морей | 710 |
| 14 | Укомплектование судов экипажами | 710 |
| 15 | Принципы, связанные с конструкцией мостика, его оснащением, конструкцией навигационных систем и оборудования и организацией вахты | 712 |
| 16 | Техническое обслуживание и ремонт оборудования | 714 |
| 17 | Электромагнитная совместимость | 714 |
| 18 | Одобрение, освидетельствования и эксплуатационные требования к навигационным системам и оборудованию и приборам регистрации данных о рейсе | 714 |
| 19 | Требования к оснащению судов навигационными системами и оборудованием | 720 |
| 19-1 | Опознавание судов и слежение за ними на дальнем расстоянии | 730 |
| 20 | Приборы регистрации данных о рейсе | 736 |
| 21 | Международный свод сигналов и Наставление ИАМСАР | 738 |
| 22 | Видимость с ходового мостика | 738 |
| 23 | Устройства для передачи лоцмана | 742 |
| 24 | Использование системы управления курсом и/или системы управления по заданному пути | 748 |
| 25 | Работа основного источника электрической энергии и рулевого привода | 750 |
| 26 | Рулевой привод: испытания и учения | 750 |
| 27 | Морские навигационные карты и морские навигационные пособия | 752 |
| 28 | Регистрация событий, связанных с судовождением и ежедневные сообщения | 752 |
| 29 | Спасательные сигналы для использования терпящими бедствие морскими и воздушными судами или людьми | 754 |
| 30 | Эксплуатационные ограничения | 754 |
| 31 | Сообщения об опасностях | 754 |
| 32 | Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях | 756 |
| 33 | Ситуация бедствия: обязанности и процедуры | 760 |
| 34 | Безопасность судовождения и предотвращение опасных ситуаций | 762 |
| 34-1 | Свобода принятия решений капитаном | 764 |
| 35 | Неоправданное применение сигналов бедствия | 764 |
| ДОПОЛНЕНИЕ — ПРАВИЛА ПО УПРАВЛЕНИЮ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И ФИНАНСИРОВАНИЮ СЛУЖБЫ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ В СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ | | 764 |

ГЛАВА V — БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 1

Применение

1 Если специально не предусмотрено иное, данная глава применяется ко всем совершающим любые рейсы судам, за исключением:

- .1 военных кораблей, вспомогательных судов военно-морского флота и других судов, принадлежащих Договаривающемуся правительству или эксплуатируемых им и используемых только для правительственной некоммерческой службы; и
- .2 судов, совершающих плавание исключительно в пределах Великих Озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до границы на востоке, образованной нижним выходом из шлюза Сен-Ламбер у Монреала в провинции Квебек, Канада.

Однако, военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота или другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы, рекомендуется поступать, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, чтобы это совпадало с принципами данной главы.

2 Администрация может определить, в каком объеме требования данной главы применяются к судам, эксплуатирующимся исключительно в водах, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом.

3 Жестко соединенный состав, состоящий из толкающего и толкаемого судов, спроектированный как специально предназначенное и единое соединение буксира и баржи, рассматривается для целей данной главы как единое судно.

4 Администрация должна определить в каком объеме положения правил 15–28 не применяются к следующим категориям судов:

- .1 валовой вместимостью менее 150, совершающим любые рейсы;
- .2 валовой вместимостью менее 500, не совершающим международные рейсы; и
- .3 рыболовным судам.

Правило 2

Определения

Для целей данной главы:

1 *Построенное* в отношении судна означает стадию постройки, на которой:

- .1 заложен киль; или
- .2 начато строительство, которое можно отождествлять с определенным судном; или

- .3 начата сборка судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или 1% расчетной массы всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.
- 2 *Морская навигационная карта* или *морское навигационное пособие* есть специальная карта или пособие, или специально составленная база данных, из которой такая карта или пособие могут быть получены, изданные официально правительством, уполномоченной гидрографической службой или другим соответствующим правительственным учреждением и предназначенные отвечать требованиям морского судовождения*.
- 3 *Все суда* означает любое судно или плавсредство, независимо от типа и назначения.
- 4 *Длина судна* означает его наибольшую длину.
- 5 *Служба поиска и спасания* — служба, осуществляющая отслеживание ситуации, связь, координацию действий, а также поисково-спасательные функции, включая предоставление медицинских КОНСУЛЬТАЦИЙ, оказание первоначальной медицинской помощи или эвакуацию пострадавших путем использования общественных и частных ресурсов, включая воздушные и морские суда и другие плавсредства и установки.
- 6 *Высокоскоростное судно* означает судно, определенное в правиле X/1.3.
- 7 *Морская передвижная буровая установка* означает морскую передвижную буровую установку, определенную в правиле XI-2/1.1.5.

Правило 3

Изъятия и эквивалентные замены

- 1 Администрация может предоставить изъятия общего характера из требований правил 15, 17–19 (за исключением 19.2.1.7), 20, 22, 24–27 и 28 судам без механических средств движения.
- 2 Администрация может предоставить отдельным судам изъятия или эквивалентные замены, частичные или на определенных условиях, если любое такое судно совершает рейс, в котором максимальное удаление от берега, длительность и характер рейса, отсутствие обычных навигационных опасностей и другие условия, влияющие на безопасность, таковы, что полное выполнение положений данной главы оказывается нецелесообразным или излишним, при условии что Администрация приняла во внимание влияние, которое эти изъятия и эквивалентные замены могут оказать на безопасность всех других судов.
- 3 Каждая Администрация ежегодно, как можно скорее после 1 января, представляет в Организацию доклад, суммирующий все новые изъятия и эквивалентные замены, выданные за предыдущий календарный год согласно пункту 2, вместе с основаниями для таких изъятий и эквивалентных замен. Организация направляет эти сведения другим Договаривающимся правительствам для информации.

См. соответствующие резолюции и рекомендации Международной гидрографической организации относительно полномочий и обязанностей прибрежных государств по обеспечению производства карт согласно правилу 9.

Правило 4

Навигационные предупреждения

Каждое Договаривающееся правительство принимает все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы при получении из любого надежного источника сведений о любых опасностях, они были быстро доведены до сведения всех заинтересованных сторон и сообщены другим заинтересованным правительствам*.

Правило 5

Метеорологические службы и предупреждения

1 Договаривающиеся правительства обязуются поощрять сбор метеорологических данных находящимися в море судами, организацию их изучения, распространения и обмена способом, наиболее полно отвечающим целям оказания помощи **судовождению****. Администрации способствуют применению метеорологических приборов высокого класса точности и проверке таких приборов по запросу. Соответствующими национальными метеорологическими службами могут быть приняты меры для обеспечения такой проверки бесплатно для судна.

2 В частности, Договаривающиеся правительства обязуются сотрудничать в проведении **следующих** метеорологических мероприятий:

- .1 предупреждать суда о сильных ветрах, штормах и тропических циклонах, передавая информацию в виде текста и, насколько это практически возможно, в графической форме, используя **соответствующие** береговые средства наземных и космических служб радиосвязи;
- .2 по крайней мере дважды в сутки, передавать для нужд судоходства средствами наземных и космических **служб***** радиосвязи, соответственно, метеорологическую информацию, содержащую данные о погоде, анализы обстановки, предупреждения и прогнозы погоды, волнения и ледовой обстановке. Такая информация передается текстом и, насколько это практически возможно, в графической форме, включая передачу факсимильных синоптических и прогностических карт или передачи в цифровом режиме для использования в судовой системе обработки данных;
- .3 подготавливать и издавать такие материалы, какие могут оказаться необходимыми для ведения эффективной метеорологической работы в море, и, если практически возможно, принимать меры по изданию и предоставлению отходящим судам ежедневных синоптических карт для информации;
- .4 принимать меры, чтобы суда, в выборочном порядке, были снабжены выверенными морскими метеорологическими приборами (такими как барометр, барограф, психро-

* См. резолюцию A.706(17) с поправками — «Всемирная служба навигационных предупреждений».

** См. резолюцию A.528 (13) — «Рекомендация по прокладке курса с учетом погоды».

*** См. правила IV/7.1.4 и IV/7.1.5.

метр и подходящий прибор для измерения температуры воды) для использования их в интересах этой службы и вели наблюдения, регистрировали и передавали результаты метеорологических наблюдений в установленное для синоптических наблюдений в море время (т. е. по меньшей мере четыре раза в сутки, когда позволяют обстоятельства), а также рекомендовать другим судам проводить наблюдения, регистрировать их и передавать по модифицированной форме, в особенности при нахождении в районах судоходства малой интенсивности;

- .5 поощрять компании в том, чтобы они привлекали к ведению и регистрации метеонаблюдений настолько это практически возможно большее количество своих судов; эти наблюдения подлежат передаче с использованием судовых наземных или космических средств радиосвязи, с пользой для различных национальных метеорологических служб;
- .6 передача этих метеонаблюдений является бесплатной для судов;
- .7 поощрять суда, находящиеся вблизи тропического циклона или предполагаемого тропического циклона, вести и передавать свои наблюдения как можно чаще, когда это возможно, учитывая, однако, занятость судового командного состава управлением судном в штормовых условиях;
- .8 принимать меры к приему метеорологических сообщений с судов и передаче их судам с использованием соответствующих береговых средств для наземных и космических служб радиосвязи;
- .9 поощрять капитанов судов информировать находящиеся поблизости суда и береговые станции о всех случаях, когда скорость ветра достигает 50 узлов или более (силы 10 баллов по шкале **Бофорта**); и
- .10 стремиться к выработке единой процедуры в отношении уже установленных международных метеорологических служб и, насколько это практически возможно, следовать техническим правилам и рекомендациям Всемирной метеорологической организации, к которой Договаривающиеся правительства могут обращаться за информацией и консультацией по любым метеорологическим вопросам, которые могут возникнуть при выполнении настоящей Конвенции.

3 Сведения, предусмотренные данным правилом, составляются по форме, удобной для передачи, и передаются в порядке очередности, установленной Регламентом радиосвязи. Во время передачи «всем станциям» метеорологической информации, прогнозов и предупреждений все судовые станции должны руководствоваться положениями Регламента радиосвязи.

4 Прогнозы, предупреждения, синоптические и другие метеорологические данные, предназначенные для судов, подготавливаются и распространяются национальной метеорологической службой, находящейся в наилучшем положении для обслуживания различных прибрежных районов и районов открытого моря, в соответствии со взаимными соглашениями между Договаривающимися правитель-

СТВАМИ, в частности с учетом разработанной Всемирной метеорологической организацией Системы подготовки и распространения метеорологических прогнозов и предупреждений для открытого моря в рамках Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

Правило 6

Служба ледовой разведки

1 Ледовая разведка содействует охране человеческой жизни на море, обеспечению безопасности и эффективности мореплавания, а также защите морской среды в Северной Атлантике. Требуется, чтобы суда, проходящие через районы айсбергов, патрулируемые в ледовый сезон службой ледовой разведки, пользовались услугами, предоставляемыми службой ледовой разведки.

2 Договаривающиеся правительства обязуются продолжать ледовую разведку и службу по изучению и наблюдению ледовых условий в Северной Атлантике. В течение всего ледового сезона, т. е. в период с 15 февраля ПО 1 июля каждого года, юго-восточные, южные и юго-западные границы района вблизи Большой Ньюфаундлендской банки, в котором появляются айсберги, должны патрулироваться с целью передачи проходящим судам информации о протяженности этого опасного района, с целью изучения ледового режима вообще и оказания помощи судам и экипажам, нуждающимся в помощи в районе действия морских и воздушных судов ледовой разведки. В остальное время года изучение и наблюдение этих условий должны продолжаться в зависимости от целесообразности.

3 На морские и воздушные суда, использующиеся для несения службы ледовой разведки, изучения и наблюдения ледовых условий, могут быть возложены другие обязанности, при условии что такие другие обязанности не будут мешать основному назначению этой службы и не приведут к увеличению расходов на нее.

4 Правительство Соединенных Штатов Америки соглашается продолжать осуществление общего управления службой ледовой разведки, изучение и наблюдение ледовой обстановки, включая распространение получаемых при этом сведений.

5 Условия, регулирующие управление, эксплуатацию и финансирование службы ледовой разведки в АТЛАНТИКЕ, изложены в *Правилах по управлению, эксплуатации и финансированию службы ледовой разведки в Северной Атлантике*, содержащиеся в Дополнении к данной главе и составляющих неотъемлемую часть данной главы.

6 Если когда-либо правительство Соединенных Штатов Америки и/или правительство Канады выразят такое пожелание, они могут прекратить предоставление этих услуг, и Договаривающиеся правительства должны решать вопрос о продолжении оказания этих услуг в соответствии со своими взаимными интересами. За 18 месяцев до прекращения содержания этих служб правительство Соединенных Штатов Америки и/или правительство Канады должны предоставить письменное уведомление всем Договаривающимся правительствам, чьи суда, имеющие право плавания под их флагом, и всем Договаривающимся правительствам, чьи суда, зарегистрированные на территориях, на которые эти Договаривающиеся правительства распространили действие этого правила, получают пользу от этих услуг.

Правило 7

Службы поиска и спасания

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить принятие всех необходимых мер по организации связи при бедствии и координации в своем районе ответственности и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи его берегов. Эти меры включают создание, эксплуатацию и техническое обслуживание таких средств поиска и спасания, которые рассматриваются как практически возможные и необходимые, исходя из интенсивности движения морских судов и навигационных опасностей, а также, насколько практически возможно, обеспечивают адекватные средства определения местоположения и спасания таких людей*.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется сделать доступной для Организации информацию о своих существующих средствах поиска и спасания и планах их изменения, если они имеются.

3 Пассажирские суда, к которым применяется глава I, на случай чрезвычайной ситуации должны иметь на борту *План сотрудничества* с соответствующими службами поиска и спасания. План разрабатывается в сотрудничестве судна, компании, определение которой дано в правиле IX/1, со службами поиска и спасания. С целью проверки его эффективности, План включает положения о периодических учениях. План разрабатывается на основе руководства, выработанного Организацией**.

Правило 8

*Спасательные сигналы****

Договаривающиеся правительства обязуются обеспечить использование в операциях по поиску и спасанию средствами поиска и спасания спасательных сигналов для связи с судами или лицами, терпящими бедствие.

Правило 9

Гидрографические службы

1 Договаривающиеся правительства обязуются поощрять сбор и накопление гидрографических данных, публикацию, распространение и поддержание на уровне современности всей относящейся к мореплаванию информации, необходимой для обеспечения безопасности судоходства.

2 В частности, Договаривающиеся правительства обязуются, насколько это практически возможно, сотрудничать в проведении

* См. Международную конвенцию по поиску и спасанию на море 1979 года с поправками и следующие резолюции, принятые Организацией:

— А.225(VII) — «Привод поисково-спасательных воздушных судов»;

— А.530(13) — «Использование РЛ-транспондеров для целей поиска и спасания»;

— А.616(15) — «Способность привода при поиске и спасании»;

— А.894(21) — «Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию (ИАМСАР)».

** См. MSC/Circ.1079.

*** Описание таких спасательных сигналов представлено в Международном авиационном и морском наставлении по поиску и спасанию (ИАМСАР), в книге III.

следующих мероприятий по организации навигационно-гидрографического обеспечения мореплавания:

- .1 обеспечение выполнения гидрографических съемок, насколько это практически возможно в соответствии с требованиями, предъявляемыми к безопасности судоходства;
- .2 подготовка и издание морских навигационных карт, лоций, огней и знаков, таблиц приливов и других пособий для плавания;
- .3 распространение извещений мореплавателям, необходимых для поддержания морских навигационных карт и пособий на уровне современности;
- .4 принятие мер, обеспечивающих нормальное выполнение этих услуг.

3 Договаривающиеся правительства обязуются обеспечивать, по возможности, наибольшую унификацию карт и пособий для плавания и принимать во внимание, когда возможно, соответствующие международные резолюции и рекомендации*.

4 Договаривающиеся правительства обязуются в максимально возможной степени координировать свою деятельность, с тем чтобы обеспечивать во всемирном масштабе, насколько это возможно, своевременный доступ к достоверной гидрографической и навигационной информации.

Правило 10

Установление путей движения судов

1 Системы установленных путей движения судов способствуют обеспечению безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства и/или защите морской окружающей среды. Системы установленных путей рекомендуются к использованию, и им может быть придан обязательный характер для всех судов, определенных категорий судов или судов, перевозящих определенные грузы, если эти системы приняты и введены в действие в соответствии с руководством и критериями, выработанными **Организацией****.

2 Организация признается единственным международным органом по разработке руководства, критериев и правил по системам установленных путей движения судов на международном уровне. Договаривающиеся правительства направляют Организации для принятия предложения по системам установленных путей. Организация будет осуществлять сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любых принятых ею систем установленных путей движения судов.

3 Инициатива принятия мер по организации системы установленных путей движения судов возлагается на заинтересованное правительство или правительства. При разработке таких систем для принятия их Организацией принимаются во внимание руководство и критерии, выработанные Организацией.

См. соответствующие резолюции и рекомендации Международной гидрографической организации.

См. «Общие положения об установлении путей движения судов», принятые Организацией резолюцией А.572(14) с поправками.

4 Системы установленных путей движения судов представляются в Организацию для их принятия. Однако, если эти системы не намечались к представлению в Организацию для принятия или не были ею приняты, правительству или правительствам, внедряющим системы установленных путей, рекомендуется, по возможности, следовать руководству и критериям, выработанным Организацией.

5 Там, где два или более правительств имеют общий интерес в конкретном районе, они формулируют совместные предложения по границам и использованию системы установленных путей в районе на основе соглашения между ними. По получении такого предложения и до начала рассмотрения вопроса о принятии такого предложения, Организация должна обеспечить, чтобы подробная информация о предложении была разослана правительствам, имеющим ОБЩИЙ интерес в районе, включая страны, находящиеся вблизи от предложенной системы УСТАНОВЛЕННЫХ путей движения судов.

6 Договаривающиеся правительства придерживаются мер, принятых Организацией относительно установления путей движения судов. Они распространяют всю информацию, необходимую для безопасного и эффективного использования принятых систем установленных путей движения судов. Заинтересованное правительство или правительства могут отслеживать движение судов в этих системах. Договаривающиеся правительства предпринимают все возможное для обеспечения соответствующего использования установленных путей движения судов, принятых Организацией.

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.

8 Обязательные системы установленных путей движения судов пересматриваются заинтересованным Договаривающимся правительством или правительствами в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией*.

9 Все принятые системы установленных путей движения судов и действия, предпринятые для выполнения требований таких систем, должны отвечать международному праву, включая соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

10 Ничто в данном правиле или в связанном с ним руководстве и критериях не предопределяет права и обязанности государств по международному праву или правовой режим проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

См. «Общие положения об установлении путей движения судов», принятые Организацией резолюцией A.572(14) с поправками.

Правило 11

Системы судовых сообщений*

1 Системы судовых сообщений способствуют обеспечению безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства и защите морской окружающей среды. Система судовых сообщений является обязательной для использования всеми судами или определенными категориями судов, или судами, перевозящими определенные грузы, если она принята и введена в действие в соответствии с руководством и критериями, выработанными **Организацией**** во исполнение данного правила в соответствии с положениями каждой системы, принятой таким образом.

2 Организация признается единственным международным органом по разработке руководства, критериев и правил по системам судовых сообщений на международном уровне. Договаривающееся правительство направляет Организации предложения по системам судовых сообщений для принятия. Организация будет осуществлять сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любой принятой ею системы судовых сообщений.

3 Инициатива принятия мер по установлению системы судовых сообщений возлагается на заинтересованное правительство или правительства. При разработке таких систем должны приниматься во внимание положения руководства и критериев, выработанных Организацией*.

4 Системы судовых сообщений, не представленные в Организацию для принятия, могут не отвечать данному правилу. Однако, рекомендуется, чтобы правительства, вводящие такие системы, выполняли, насколько это возможно, положения руководства и критериев, выработанные **Организацией****. Договаривающиеся правительства могут представить такие системы Организации для признания.

5 Когда два или более правительства имеют общий интерес в конкретном районе, им следует сформулировать предложения по согласованной системе судовых сообщений на основе соглашения между ними. До рассмотрения предложения по принятию системы судовых сообщений, Организация рассылает подробную информацию о предложении тем правительствам, которые имеют **общий** интерес в районе, охватываемом предложенной системой. Когда согласованная система судовых сообщений принята и задействована, она должна иметь единообразные процедуры и характер использования.

6 После принятия системы судовых сообщений в соответствии с данным правилом, заинтересованное правительство или правительства принимают все необходимые меры по распространению любой информации, требуемой для результативного и эффективного ис-

Это правило не относится к системам судовых сообщений, установленным правительствами для целей поиска и спасания, охватываемым главой 5 Конвенции САР-79 с поправками.

См. «Руководство и критерии», принятые Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.43(64) с поправками, изложенными в резолюции MSC.111(73). См. также «Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами», принятые Организацией резолюцией А.851(20) с поправками в резолюции МЕРС.138(53).

пользования системы. Любая принятая система судовых сообщений должна быть способной к взаимодействию и должна иметь возможность предоставлять судам информацию, при необходимости. Такие системы должны работать в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией* во исполнение данного правила.

7 Капитан судна должен выполнять требования принятых систем судовых сообщений и сообщать соответствующим властям всю информацию, требуемую в соответствии с положениями каждой такой системы.

8 Все принятые системы судовых сообщений и действия, предпринятые для выполнения требований таких систем, должны соответствовать международному праву, включая соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

9 Ничто в данном правиле или в связанных с ним руководстве и критериях не предопределяет права и обязанности государств по международному праву или правовому режиму проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

10 Участие судов, в соответствии с положениями принятых систем судовых сообщений, является бесплатным.

11 Организация обеспечивает, чтобы принятые системы судовых сообщений пересматривались согласно руководству и критериям, выработанным Организацией.

Правило 12

Службы управления движением судов

1 Службы управления движением судов (СУДС) способствуют обеспечению безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства и защите морской окружающей среды прилегающих береговых районов, мест проведения работ и морских сооружений от возможного неблагоприятного воздействия морского судоходства.

2 Договаривающиеся правительства обязуются учреждать СУДС там, где, по их мнению, интенсивность судоходства или степень опасности оправдывают наличие таких служб.

3 Договаривающиеся правительства, планирующие и внедряющие СУДС, должны, насколько это возможно, следовать положениям руководства, разработанного Организацией**. Использование СУДС может быть обязательным только в районах моря, находящихся в пределах территориального моря прибрежного государства.

4 Договаривающиеся правительства прилагают усилия по обеспечению участия в службах и выполнения положений служб управления движением судами, имеющими право плавания под их флагом.

См. «Руководство и критерии», принятые Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.43(64) с поправками, изложенными в резолюции MSC.111(73). См. также «Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами», принятые Организацией резолюцией A.851(20) с поправками в резолюции MEPC.138(53).

См. «Руководство по службам управления движением судов», принятое Организацией резолюцией A.857(20).

5 Ничто в данном правиле или в руководстве, принятом Организацией, не предопределяет права и обязанности правительств по международному праву или правовому режиму проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

Правило 13

Установка и эксплуатация средств навигационного оборудования морей

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить, насколько это практически возможно и необходимо, самостоятельно или в сотрудничестве с другими Договаривающимися правительствами, установку таких средств навигационного оборудования, которые соответствуют интенсивности движения судов и опасности плавания в этих водах.

2 С целью по возможности наибольшей унификации средств навигационного оборудования, при установке таких средств Договаривающиеся правительства обязуются принимать во внимание международные рекомендации и руководства*.

3 Договаривающиеся правительства обязуются обеспечивать доступность информации, касающейся средств навигационного оборудования, для всех заинтересованных сторон. Насколько это практически возможно, следует избегать изменений характера сигнала систем местоопределения, которые могут неблагоприятно отразиться на работе судовых приемников; изменения должны производиться только после заблаговременного и исчерпывающего оповещения.

Правило 14

Укомплектование судов экипажами

1 Договаривающиеся правительства обязуются, в том что касается каждого из их национальных судов, соблюдать ранее принятые или, если это необходимо, принимать новые меры с целью обеспечения того чтобы, с точки зрения охраны человеческой жизни на море, все суда были укомплектованы экипажами в надлежащей численности и должной квалификации**.

2 Каждое судно, к которому применяется глава I, должно иметь соответствующий документ о минимальном безопасном составе экипажа судна или равноценный документ, выданный Администрацией как доказательство того, что такой минимальный безопасный состав экипажа считается необходимым для выполнения положений пункта I.

3 Для обеспечения эффективного выполнения экипажем работ, связанных с вопросами безопасности, на всех судах устанавливается и указывается в судовом журнале рабочий язык. Компания, как она определена в правиле IX/I, или капитан, в зависимости от случая, определяют соответствующий рабочий язык. От каждого моряка требуется понимать и, где необходимо, отдавать распоряжения и инструкции, а также отвечать на этом языке. Если рабочий язык

См. соответствующие рекомендации и руководства МАМС, а также SN/Circ.107 — «Система средств навигационного ограждения».

См. «Принципы минимальной безопасной численности экипажей», принятые Организацией резолюцией А.890(21) с поправками в резолюции А.955(23).

не является официальным языком государства, под флагом которого судно имеет право плавания, все схемы и перечни, которые требуется вывешивать, должны включать перевод на рабочий язык.

4 На судах, к которым применяется глава I, английский язык используется на мостике как рабочий для радиосвязи «МОСТИК—МОСТИК» и «МОСТИК—берег» в целях обеспечения безопасности, а также для общения* персонала, который несет вахту на мостике, с лоцманом, кроме тех случаев, когда какой-либо другой язык является общим языком для всех вовлеченных в общение.

Правило 15

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

Все решения, принимаемые в целях применения требований правил 19, 22, 24, 25, 27 и 28 данной главы и затрагивающие конструкцию мостика, его оснащение навигационными системами и оборудованием и организацию вахты на ходовом МОСТИКЕ**, 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 обеспечивать возможности вахте на мостике и лоцману иметь удобный и непрерывный доступ к важнейшей информации, представляемой 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 и любые 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.

См. «Стандартные фразы ИМО для общения на море», принятые резолюцией А.918(22) Организации.

См. «Руководство по эргономическим критериям оборудования мостика и его размещения» (MSC/Circ.982). «Эксплуатационные требования к интегрированным навигационным системам» (резолюция MSC.252(83)).

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 I/7(b)(ii), I/8 и I/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 Администрации обеспечивают, чтобы все электрическое и электронное оборудование 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 устанавливается 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 и приборам регистрации данных о рейсе

1 Системы и оборудование, необходимые для соблюдения требований правил 19 и 20, должны быть одобренного Администрацией типа.

2 Системы и оборудование, включая связанные с ними дублирующие устройства и меры, где это применимо, необходимые для выполнения функциональных требований правил 19 и 20, установленные

См. Резолюцию А.813(19) — «Общие требования к электромагнитной совместимости для всего судового электрического и электронного оборудования».

1 июля 2002 г. и после этой даты, должны отвечать соответствующим 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 пункта 2.

4 Системы и оборудование, установленные до принятия Организацией соответствующих эксплуатационных требований, вследствие этого могут быть освобождены, по усмотрению Администрации, от полного выполнения этих требований, принимая во внимание рекомендованные критерии, принятые Организацией. Однако, чтобы электронная картографическая навигационная информационная система (ЭКНИС), могла быть принята для выполнения требования

См. следующие рекомендации, принятые Организацией указанными резолюциями:

- «Рекомендации по общим требованиям к судовому радиооборудованию, составляющему часть Глобальной системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), и к судовым электронным навигационным средствам» (резолюция А.694(17));
- «Рекомендации по технико-эксплуатационным требованиям к гирокомпансам» (резолюция А.424(XI));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к радиолокационному оборудованию» (резолюция МСC.192(79));
- «Эксплуатационные требования к средствам автоматической радиолокационной прокладки» (резолюция А.823(19));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к электронным картографическим навигационным информационным системам (ЭКНИС)» (резолюция А.817(19)) с поправками в резолюции МСC.64(67), в приложении 5, и в МСC.86(70), в приложении 4, и в резолюции МСC.232(82), что применимо;
- «Рекомендация по требованиям к точности судовождения» (резолюция А.529(13));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовым приемникам систем Лоран-С и Чайка» (резолюция А.818(19));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому приемному оборудованию ГНСС (GPS)» (резолюция МСC.112(73));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому приемному оборудованию системы ГЛОНАСС» (резолюция МСC.113(73));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому оборудованию для приема информации от морских радиомаяков, передающих дифференциальные поправки для глобальных навигационных спутниковых систем DGPS и ДГЛОНАСС» (резолюция МСC.114(73));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к объединенному приемному оборудованию систем GPS/ГЛОНАСС» (резолюция МСC.115(73));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к системам управления курсом» (резолюция МСC.64(67), Приложение 3 и резолюция МСC.74(69), Приложение 2);
- «Пересмотренные эксплуатационные требования к судовой системе оповещения» (резолюция МСC.147(77));
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к универсальной судовой системе автоматического опознавания (автоматической идентификационной системе (АИС))» (резолюция МСC.74(69), Приложение 3);
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к эхолотам» (резолюция А.224(VII) с поправками в резолюции МСC.74(69), Приложение 4);
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к устройствам для измерения и индикации скорости и пройденного расстояния» (резолюция А.824(19) с поправками в резолюции МСC.96(72));
- «Эксплуатационные требования к указателям угловой скорости поворота» (резолюция А.526(13));
- «Рекомендация по унификации эксплуатационных требований к навигационному оборудованию» (резолюция А.575(14));
- «Рекомендация по методам измерения уровней шума в местах несения вахты» (резолюция А.343(IX));

правила 19.2.1.4 о наличии на судне карт, она должна отвечать соответствующим эксплуатационным 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 Администрация должна требовать, чтобы производители оборудования имели систему контроля качества, прошедшую аудиторскую проверку компетентной властью, для обеспечения постоянного соответствия условиям одобрения типа. Альтернативно, Администрация может использовать процедуры проверки конечного изделия, если перед установкой изделия на суда компетентной властью проверено его соответствие свидетельству об одобрении 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 правилами 19 и 20, такое оборудование подлежит одобрению и должно, насколько это практически возможно, отвечать эксплуатационным требованиям, не ниже принятых Организацией.

8 Система прибора регистрации данных о рейсе, включая все датчики, подвергается ежегодной эксплуатационной проверке. Проверка проводится одобренной станцией испытаний или обслуживания с целью подтверждения точности, продолжительности регистрации и возможности воспроизведения записанных данных. Кроме того, проверки и инспекции проводятся с целью определения возможности обслуживания защитного контейнера и устройств определения местоположения прибора. Экземпляр сертификата о соответствии, выданный испытательной станцией с указанием даты проверки и предъявленных эксплуатационных требований, должен находиться на судне.

- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к РЛ отражателям» (резолюция MSC.164(78));
 - «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к магнитным компасам» (резолюция A.382(X));
 - «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к сигнальным лампам для подачи светосигналов днем» (резолюция MSC.95(72));
 - «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к звукоприемным системам» (резолюция MSC.86(70), Приложение 1);
 - «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к приборам регистрации данных о рейсе (ПРД)» (резолюция A.861(20));
 - «Эксплуатационные требования к судовым упрощенным приборам регистрации данных о рейсе (УПРД)» (резолюция MSC.163(78));
 - «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к морским устройствам передачи курса (МУПК)» (резолюции MSC.116(73) и MSC.166(78)).
- «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к электронным картографическим навигационным информационным системам (ЭКНИС)» (резолюция A.817(19)).

Правило 19

Требования к оснащению судов навигационными системами и оборудованием

1 Применение и требования

С учетом положений правила 1.4:

1.1 Суда, построенные 1 июля 2002 г. и после этой даты, оснащаются навигационными системами и оборудованием, которые должны отвечать требованиям, как предписано пунктами 2.1–2.9.

1.2 Суда, построенные до 1 июля 2002 г., должны:

- .1 с учетом положений пунктов 1.2.2 и 1.2.3, кроме случаев, когда они не отвечают полностью требованиям данного правила, продолжать нести оборудование, выполняющее требования правил V/11, 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 пунктом 2.1.6, 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 пунктом 2.4, не позже дат, оговоренных в пунктах 2.4.2 и 2.4.3.

2 Судовое навигационное оборудование и системы

2.1 Все 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 по дуге горизонта в 360°;
- .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; электронная картографическая навигационная информационная система (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*;

Достаточное количество морских навигационных карт, для выполнения требований подпункта .4 правила 27, может использоваться в качестве дублирующего средства для ЭКНИС. Иные средства дублирования ЭКНИС допускаются.

- .6 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;
 - .7 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;
 - .8 если ходовой мостик является полностью закрытым и Администрацией не определено иное, звукоприемную систему или другое средство, обеспечивающее возможность вахтенному помощнику прослушивать звуковые сигналы и определять их направление;
 - .9 телефон или иное средство связи для передачи информации о курсе на аварийный пост управлениям рулем, если он имеется.
- 2.2 Все суда валовой вместимостью 150 и более и пассажирские суда независимо от размера, дополнительно к требованиям пункта 2.1, должны иметь:
- .1 запасной магнитный компас, взаимозаменяемый с магнитным компасом, упомянутым в пункте 2.1.1, или другое средство, обеспечивающее выполнение предусмотренной пунктом 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 электроэнергии, не зависящего только от судового источника электроэнергии.
- 2.3 Все суда валовой вместимостью 300 и более и пассажирские суда независимо от размера, дополнительно к требованиям пункта 2.2, должны иметь:
- .1 эхолот или иное электронное средство измерения и отображения глубины под килем;
 - .2 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;
 - .3 средство электронной прокладки (СЭП) или иное средство прокладки электронным способом дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения;
 - .4 лаг или иное средство для измерения и отображения скорости и пройденного расстояния относительно воды;
 - .5 надлежащим образом отрегулированное устройство передачи курса или другое средство передачи информации о курсе, предназначенной для ввода в оборудование, упомянутое в пунктах 2.3.2, 2.3.3 и 2.4.

2.4 Все суда валовой вместимостью 300 и более, совершающие международные рейсы, и грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, не совершающие международные рейсы, а также пассажирские суда, независимо от размера, должны быть оборудованы автоматической идентификационной системой (АИС) следующим образом:

- .1 суда, построенные 1 июля 2002 г. и после этой даты;
- .2 суда, **совершающие** международные рейсы, построенные до 1 июля 2002 г.:
 - .1 пассажирские суда — не позднее 1 июля 2003 г.;
 - .2 танкеры — не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности* после 1 июля 2003 г.;
 - .3 суда, иные чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 50000 и более, — не позднее 1 июля 2004 г.;
 - .4 суда, иные чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 300 и более, но менее 50000, — не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности** после 1 июля 2004 г., или к 31 декабря 2004 г., смотря по тому, что произойдет ранее; и
- .3 суда, не совершающие международные рейсы, построенные до 1 июля 2002 г., — не позднее 1 июля 2008 г.
- .4 Администрация может освободить суда от выполнения требований данного пункта, если такие суда будут выведены из эксплуатации в течение двух лет с дат внедрения, оговоренных в подпунктах .2 и .3;
- .5 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 судна и другую связанную с безопасностью информацию;
 - .2 автоматически принимать такую информацию от подобным образом оборудованных судов;
 - .3 вести сопровождение наблюдаемых судов; и
 - .4 обмениваться данными с береговыми средствами;
- .6 требования пункта 2.4.5 не применяются в случаях, когда международными соглашениями, правилами или стандартами предусматривается скрытность навигационной информации; и

См. правило I/8

Первое освидетельствование оборудования безопасности означает первое ежегодное освидетельствование, первое периодическое освидетельствование или первое освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности по оборудованию и снабжению, которые должны произойти после 1 июля 2004 г., а для строящихся судов — первоначальное освидетельствование.

- .7 АИС эксплуатируется с учетом руководства, принятого Организацией*. Суда, оборудованные АИС, держат ее включенной постоянно, за исключением случаев, когда международными соглашениями, законами или стандартами предусматривается скрытность навигационной информации.
- 2.5 Все суда валовой вместимостью 500 и более, дополнительно к требованиям пункта 2.3, за исключением пунктов 2.3.3 и 2.3.5, и требованиям пункта 2.4, должны иметь:
- .1 гирокомпас или другое средство для определения и отображения курса судовыми немагнитными средствами, четко видимые рулевым на главном посту управления рулем. Это средство должно также передавать информацию о курсе для ввода в **оборудование**, оговоренное в пунктах 2.3.2, 2.4 и 2.5.5;
 - .2 репитер гирокомпаса или другое средство визуального представления информации о курсе на аварийном посту управления рулем, если таковой имеется;
 - .3 репитер гирокомпаса или другое средство взятия пеленгов по дуге горизонта в 360° , используя гирокомпас или другое средство, упомянутые в подпункте .1. Однако, суда валовой вместимостью менее 1600 оснащаются такими средствами, насколько это возможно;
 - .4 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 подруливающего устройства, шага и режима работы; все показания приборов должны быть видны с места, откуда обычно управляется судно; и
 - .5 средство автосопровождения (САС) или иное средство автоматической прокладки дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения.
- 2.6 На всех судах валовой вместимостью 500 и более выход из строя одного элемента оборудования не должен приводить к снижению способности судна выполнять требования пунктов 2.1.1, 2.1.2 и 2.1.4.
- 2.7 Все суда валовой вместимостью 3000 и более, дополнительно к требованиям пункта 2.5, должны иметь:
- .1 радиолокатор в полосе частот 3 ГГц, или, если Администрация считает необходимым, — 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 пункте 2.3.2; и

См. «Руководство по эксплуатации АИС на судах», принятое резолюцией А.917(22) Организации с поправками в резолюции А.956(23).

- .2 второе средство автосопровождения (САС) или иное средство автоматической прокладки дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения, которое функционально независимо от упомянутого в пункте 2.5.5.
- 2.8 Все суда валовой вместимостью 10000 и более должны, дополнительно к требованиям пункта 2.7, за исключением пункта 2.7.2, иметь:
- .1 средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) 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 систему управления по заданному пути, или другое средство, чтобы автоматически управлять и удерживать курс и/или прямой путь.
- 2.9 Все суда валовой вместимостью 50000 и более должны, дополнительно к требованиям пункта 2.8, иметь:
- .1 индикатор угловой скорости поворота или иное средство определения и отображения угловой скорости поворота; и
 - .2 устройство для измерения и индикации скорости и пройденного расстояния или другое средство указания скорости и пройденного расстояния относительно грунта в продольном и поперечном направлениях.
- 3 Если данным правилом разрешены *другие средства*, они должны быть одобрены Администрацией в соответствии с правилом 18.
- 4 Навигационное оборудование и системы, упомянутые в данном правиле, устанавливаются, **ИСПЫТЫВАЮТСЯ** и обслуживаются так, чтобы свести к минимуму возникновение неисправностей.
- 5 Навигационное оборудование и системы с альтернативными режимами работы должны иметь индикацию используемого режима работы.
- 6 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 навигационной **СИСТЕМЫ**** должна быть возможность для работы каждого отдельного оборудования системы или части системы отдельно.

* См. резолюцию MSC.64(67), Приложение 1 — «Эксплуатационные требования к интегрированным системам ходового мостика».

** См. резолюцию MSC.86(70), Приложение 3 — «Эксплуатационные требования к интегрированным навигационным системам».

Правило 19-1

Опознавание судов и слежение за ними на дальнем расстоянии

1 Ничто в данном правиле или в положениях по эксплуатационным и функциональным требованиям, принятым **Организацией*** в отношении опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии, не предопределяет прав, юрисдикции и обязательств государств по международному праву, в частности, по правовому режиму открытого моря, исключительной экономической зоны, прилегающей зоны, территориальных морей или проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

2.1 С учетом положений пунктов 4.1 и 4.2, данное правило применяется к следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

- .1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
- .2 грузовые суда, включая высокоскоростные суда, валовой **ВМЕСТИМОСТЬЮ**** 300 и более; и
- .3 морские передвижные буровые установки.

2.2 Термин *судно*, когда он используется в пунктах 3 — 11.1, включает пассажирские и грузовые суда, высокоскоростные суда и морские передвижные буровые установки, на которые распространяются положения данного правила.

3 Данное правило вносит положения, дающие Договаривающимся правительствам права на установление системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии.

4.1 Суда оснащаются системой, автоматически передающей указанную в пункте 5 информацию, а именно:

- .1 суда, построенные 31 декабря 2008 г. и после этой даты;
- .2 суда, построенные до 31 декабря 2008 г. и освидетельствованные на плавание:
 - .1 в морских районах A1 и A2, определенных в правилах IV/2.1.12 и IV/2.1.13; или
 - .2 в морских районах A1, A2 и A3, определенных в правилах IV/2.1.12, IV/2.1.13 и IV/2.1.14;не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 31 декабря 2008 г.;
- .3 суда, построенные до 1 января 2008 г. и освидетельствованные на плавание в морских районах A1, A2, A3 и A4, определенных в правилах IV/2.1.12, IV/2.1.13, IV/2.1.14 и

См. «Пересмотренные ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ и функциональные требования к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии», принятые Организацией резолюцией MSC.263(84).

«Валовая вместимость», подлежащая использованию для определения применимости положений данного правила к грузовому судну или высокоскоростному судну, должна быть такой, которая определена по положениям Международной конвенции по обмеру судов 1969 г., независимо от даты, на которую построено или строится судно или высокоскоростное судно.

IV/2.1.15, — не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 31 июля 2009 г. Однако, эти суда должны отвечать положениям подпункта .2 выше, когда они совершают плавание в пределах морских районов A1, A2 и A3.

4.2 Суда, независимо от даты их постройки, оборудованные автоматической идентификационной системой (АИС), определенной в правиле 19.2.4, и эксплуатируемые только в пределах морского района A1, определенного в правиле IV/2.1.12, могут не отвечать положениям данного правила.

5 С учетом положений пункта 4.1, суда автоматически передают следующую информацию в системе опознавания и слежения на дальнем расстоянии:

- .1 идентификатор судна;
- .2 координаты судна (широта и долгота); и
- .3 дату и время определения координат.

6 Системы и оборудование, используемые для выполнения требований данного правила, должны отвечать эксплуатационным и функциональным требованиям не ниже принятых Организацией*. Любое судовое оборудование должно быть одобрено Администрацией типа.

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:

- .1 когда международными соглашениями, законами или стандартами предусматривается скрытность навигационной информации; или
- .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.

8.1 С учетом положений пунктов 8.2–11.1, Договаривающиеся правительства имеют возможность получать информацию о судах в системе опознавания и слежения на дальнем расстоянии следующим образом:

- .1 Администрация уполномочена получать информацию о судах под ее флагом, независимо от местоположения таких судов;
- .2 Договаривающееся правительство уполномочено получать такую информацию о судах, которые сообщили о своем

См. «Пересмотренные эксплуатационные и функциональные требования к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии», принятые Организацией резолюцией MSC.263(84).

намерении войти в портовое средство, определенное в правиле XI-2/1.1.9, или в место, находящееся под юрисдикцией этого Договаривающегося правительства, независимо от местоположения таких судов, при условии что эти суда не находятся в пределах вод, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом другим Договаривающимся правительством; и

- .3 Договаривающееся правительство уполномочено получать информацию о судах, совершающих плавание под флагом другого Договаривающегося правительства, не намеревающихся войти в портовое средство или в место, находящееся под его юрисдикцией, совершающих плавание в пределах расстояния, не превышающего 1000 морских миль от его побережья, при условии что такие суда не находятся в пределах вод, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом другим Договаривающимся правительством; и
- .4 Договаривающееся правительство не уполномочено на получение, согласно подпункту .3, такой информации о судне, находящемся в пределах территориального моря Договаривающегося правительства, под флагом которого это судно совершает плавание.

8.2 Договаривающиеся правительства устанавливают и сообщают Организации относящиеся к делу подробности, принимая во внимание эксплуатационные и функциональные требования, принятые **Организацией***, которые обеспечивают доступ к информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, согласно положениям пункта 8.1. Заинтересованное Договаривающееся правительство может, в любое время после этого, изменить или отменить такое сообщение. Организация информирует все Договаривающиеся правительства, по получении такого сообщения, вместе с его особенностями.

9.1 Несмотря на положения пункта 8.1.3, Администрация уполномочена, в целях реакции на обеспокоенность охраной или другими вопросами, в любое время решать, что информация об опознавании и слежении на дальнем расстоянии за судами под ее флагом не должна предоставляться согласно положениям пункта 8.1.3 Договаривающимся правительствам. Заинтересованная Администрация может в любое время после этого изменять, откладывать или аннулировать такие решения.

9.2 Заинтересованная **Администрация**, согласно пункту 9.1 сообщает, такие решения Организации. Организация информирует все Договаривающиеся правительства по получении такого сообщения вместе с его особенностями.

9.3 Права, обязанности и обязательства по международному праву тех судов, Администрации которых вводят положения пункта 9.1, не предопределяются в результате таких решений.

См. «Пересмотренные эксплуатационные и функциональные требования к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии», принятые Организацией резолюцией MSC.263(84).

10 Договаривающиеся правительства в любое время:

- .1 признают важность информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии;
- .2 признают и уважают коммерческую конфиденциальность и чувствительность любой информации, которую они могут получать от системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии;
- .3 защищают информацию, которую они могут получать, от неразрешенного доступа или раскрытия; и
- .4 используют информацию, которую они могут получать, совместимым с международным правом образом.

11 Договаривающиеся правительства несут все расходы, связанные с любой информацией об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, которую они запрашивают и получают. Несмотря на положения пункта 11.1, Договаривающиеся правительства не возлагают какие-либо расходы на суда в отношении этой информации, которую они желают получить.

11.1 Если национальное законодательство Администрации не требует иного, суда под ее флагом не несут каких-либо расходов за передачу информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, в соответствии с положениями данного правила.

12 Несмотря на положения пункта 8.1, службы поиска и спасания Договаривающихся правительств уполномочены на получение, без какой-либо оплаты, информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии в отношении поиска и спасания лиц, терпящих бедствие в море.

13 Договаривающиеся правительства могут сообщать Организации О любом случае, когда они считают, что положения данного правила или каких-либо иных соответствующих требований, установленных Организацией, не были соблюдены или не соблюдаются.

14 Комитет по безопасности на море определяет критерии, процедуры и меры по установлению, рассмотрению, пересмотру и проверке предоставления информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии Договаривающимся правительствам, согласно положениям данного правила.

Правило 20

*Приборы регистрации данных о рейсе**

1 В целях оказания ПОМОЩИ в расследовании аварий, при совершении международных рейсов, с учетом положений правила 1.4, суда оборудуются прибором регистрации данных о рейсе (ПРД) следующим образом:

- .1 пассажирские суда, построенные 1 июля 2002 г. и после этой даты;
- .2 пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 2002 г., — не позднее первого освидетельствования на 1 июля 2002 г. и после этой даты;

См. резолюцию А.861(20) — «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к приборам регистрации данных о рейсе (ПРД)».

- .3 пассажирские суда, иные чем пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 2002 г., — не позднее 1 января 2004 г.; и
 - .4 суда, иные чем пассажирские суда, валовой вместимостью 3000 и более, построенные 1 июля 2002 г. и после этой даты.
- 2 Для того чтобы оказать помощь в расследованиях аварий, существующие суда, при совершении международных рейсов, с учетом положений правила 1.4, оборудуются ПРД, который может быть упрощенным прибором регистрации данных о рейсе (УПРД)*, следующим образом:
- .1 в случае грузовых судов валовой вместимостью 20000 и более, построенных до 1 июля 2002 г., — при первом плановом доковании после 1 июля 2006 г., но не позднее 1 июля 2009 г.;
 - .2 в случае грузовых судов валовой вместимостью 3000 и более, но менее 20000, построенных до 1 июля 2002 г., — при первом доковании после 1 июля 2007 г., но не позднее 1 июля 2010 г.; и
 - .3 Администрации могут освободить грузовые суда от применения требований подпунктов .1 и .2, если такие суда будут навсегда выведены из эксплуатации в течение двух лет с дат внедрения, указанных в подпунктах .1 и .2 выше.
- 3 Кроме пассажирских судов ро-ро, Администрации могут освободить суда, построенные до 1 июля 2002 г., от установки ПРД, если будет показано, что подсоединение прибора регистрации данных о рейсе к существующему судовому оборудованию является нецелесообразным и практически неосуществимым.

Правило 21

Международный свод сигналов и Наставление ИАМСАР

- 1 Все суда, от которых, в соответствии с настоящей Конвенцией, требуется наличие радиоустановок, должны иметь *Международный свод сигналов*, в который Организацией могут вноситься поправки. Это пособие должно быть также на любом ином судне, которое, по мнению Администрации, может нуждаться в нем.
- 2 Все суда должны иметь приведенный на уровень современности экземпляр книги III *Международного авиационного и морского наставления по поиску и спасанию (ИАМСАР)*.

Правило 22

Видимость с ходового мостика

- 1 Суда длиной 55 м и более, определенной в правиле 2.4, 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

См. резолюцию MSC.163(78) — «Эксплуатационные требования к судовым упрощенным приборам регистрации данных о рейсе (УПРД)».

судна или 500 метров, 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 пункте .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 простираться 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 пунктов 1.1 и 1.2. Однако, на этих судах не требуется производства конструктивных 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.

4 Несмотря на требования пунктов 1.1, 1.3, 1.4 и 1.5, замена балластной воды может производиться, 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 с целью обеспечения постоянного надлежащего наблюдения;
- .2 эта операция проводится в соответствии с судовым планом управления балластными водами, принимая во внимание рекомендации по замене балластной воды, принятые Организацией; и
- .3 начало и окончание операции регистрируется в судовом документе регистрации событий, связанных с судовождением, согласно правилу 28.

Правило 23

Устройства 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/17 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 оправдано и практически возможно, отвечать требованиям данного правила.

См. резолюцию A.889(21) — «Устройства для передачи лоцмана» и циркуляр MSC/Circ.568/Rev.1 — «Требуемое оборудование для приема лоцманов».

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 проинструктированы 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 механического лоцманского подъемника или другим столь же безопасным и удобным средством в сочетании с лоцманским трапом, судно должно нести такое оборудование на каждом борту, если такое оборудование не является переносным и не может использоваться на обоих бортах.

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 удовлетворяющие Администрацию специальные 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; или
- .3 механическим лоцманским подъемником, расположенным так, чтобы находиться в пределах цилиндрической части корпуса и, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна, равной половине его длины, и 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 штурмтрапа 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 Механические лоцманские подъемники

6.1 Механический лоцманский подъемник и его вспомогательное оборудование должны быть одобренного Администрацией типа. Конструкция подъемника должна быть такой, чтобы действовать как движущийся трап для подъема и спуска одного человека по борту судна или как платформа для подъема и спуска одного человека или более по борту судна. Он должен быть так спроектирован и должен быть такой **конструкции**, чтобы обеспечивать посадку и высадку лоцмана безопасным образом, включая безопасный доступ с подъемника на палубу и обратно. Такой доступ должен обеспечиваться непосредственно с платформы, надежно огороженной поручнями.

6.2 Эффективный ручной привод должен быть предусмотрен для спуска или подъема одного человека или более, и он должен быть готов к использованию в случае отказа в подаче энергии.

6.3 Подъемник должен надежно крепиться к корпусу судна. Крепление не должно обеспечиваться только с помощью бортовых релингов. Надлежащие и прочные места крепления должны быть на каждом борту судна для подъемников переносного типа.

6.4 Привальный брус, если он установлен в районе подъемника, должен иметь достаточный вырез, чтобы подъемник мог двигаться вплотную к борту.

6.5 Лоцманский штурмтрап должен быть установлен рядом с подъемником и должен быть готов к немедленному использованию таким образом, чтобы к нему был обеспечен доступ из подъемника в любой точке подъема. Лоцманский штурмтрап должен иметь достаточную длину, чтобы достигать уровня моря с места доступа на судно.

6.6 Место на борту судна, откуда будет спущен подъемник, должно быть отмечено.

6.7 Для переносного подъемника должно быть обеспечено достаточно защищенное место хранения. В холодную погоду, для того чтобы избежать опасности образования льда, переносной подъемник не должен устанавливаться до тех пор, пока в нем не возникнет немедленная необходимость.

7 Связанное с устройством оборудование

7.1 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.

7.2 Если это требуется пунктом 4, должны быть предусмотрены стойки и трапы, установленные у фальшборта.

8 Освещение

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

Правило 24

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 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.

Правило 25

Работа основного источника электрической энергии и рулевого привода

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

Правило 26

Рулевой привод: испытания и учения

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

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

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

4 В дополнение к обычным проверкам и испытаниям, 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.

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

6 Даты проведения проверок и испытаний, предписанных пунктами 1 и 2, а также даты и подробное описание учений по аварийному управлению рулем, проводимых согласно пункту 4, должны регистрироваться.

Правило 27

Морские навигационные карты и морские навигационные пособия

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

Правило 28

Регистрация событий, связанных с судовождением и ежедневные сообщения

1 На всех судах, совершающих международные рейсы, должна вестись регистрация деятельности и событий, имеющих значимость для безопасности судовождения, 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.

2 Каждое судно валовой вместимостью 500 и более, совершающее международные рейсы, превышающие 48 ч, направляет ежедневное сообщение своей компании, определенной в правиле IX/1, которая хранит его и все последующие сообщения на протяжении всего рейса судна. Ежедневные сообщения могут передаваться любыми средствами, при условии что они переданы в компанию как можно скорее после определения указанных в сообщении координат. Могут использоваться системы автоматических сообщений, при условии что они включают функцию регистрации передачи таких сообщений и что эти функции и устройства сопряжения с оборудованием определения координат являются объектом регулярных проверок капитаном. Сообщение должно содержать следующее:

См. «Руководство по регистрации событий, связанных с судовождением», принятое резолюцией А.916(22) Организации.

- .1 координаты судна;
- .2 курс и скорость судна; и
- .3 особенности всех внешних или внутренних условий, оказывающих влияние на рейс судна, или обычную безопасную эксплуатацию судна.

Правило 29

Спасательные сигналы для использования терпящими бедствие морскими и воздушными судами или людьми

Иллюстрированная таблица с описанием спасательных сигналов* должна быть под рукой у вахтенного помощника капитана каждого судна, к которому применяется данная глава. Эти сигналы должны применяться терпящими бедствие судами или людьми для связи со спасательными станциями, морскими спасательными единицами и воздушными судами, занятыми операциями по поиску и спасанию.

Правило 30

Эксплуатационные ограничения

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам, к которым применяется глава I.

2 Все ограничения в отношении эксплуатации пассажирского судна, включая изъятия из любого из данных правил, ограничения по районам эксплуатации, ограничения по метеорологическим причинам, ограничения по состоянию моря, по допустимой загрузке, дифференту, скорости и любые другие ограничения, независимо от того, предписаны они Администрацией, установлены при проектировании или на стадии строительства, должны быть сведены в *Перечень ограничений* до введения пассажирского судна в эксплуатацию. Перечень, вместе с любыми необходимыми пояснениями, должен быть оформлен документом, приемлемым для Администрации, и должен храниться на борту в легкодоступном для капитана месте. Перечень должен поддерживаться на уровне современности. Если используемый язык не является английским или французским, Перечень должен иметь перевод на один из этих двух языков.

Правило 31

Сообщения об опасностях

1 Капитан каждого судна, встретившего опасные льды или покинутое судно, представляющее опасность для плавания, любую другую прямую навигационную опасность или тропический шторм, либо оказавшегося в условиях температуры воздуха ниже точки замерзания и штормового ветра, вызывающих сильное обледенение надстроек, или под воздействием ветров силой в 10 и более баллов по шкале Бофорта, о которых не было получено штормового предупреждения, обязан всеми имеющимися в его распоряжении средствами передать

Описание таких спасательных сигналов представлено в Международном авиационном и морском наставлении по поиску и спасанию (ИАМСАР), книга III — Подвижные средства; рисунки сигналов приводятся также в Международном своде сигналов (резолюция A.80(IV) с поправками).

об этой информации находящимся поблизости судам, а также компетентным властям. Информация передается в произвольной форме. Она может быть передана либо открытым текстом (предпочтительно, на английском языке), либо посредством Международного свода сигналов.

2 Каждое Договаривающееся правительство принимает все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы полученная информация о какой-либо из опасностей, указанных в пункте 1, была немедленно доведена до сведения всех, кого это касается, и сообщена другим заинтересованным правительствам.

3 Передача сообщений об опасностях является бесплатной для соответствующих судов.

4 Каждому радиосообщению, передаваемому на основании пункта 1, предшествует сигнал безопасности по процедуре, предписанной Регламентом радиосвязи, определенном в правиле IV/2.

Правило 32

Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях

В сообщениях об опасностях передается следующая информация:

1 О льдах, покинутых судах и других прямых опасностях для мореплавания:

- .1 характер обнаруженного льда, покинутого судна или опасности;
- .2 координаты льда, покинутого судна или опасности во время последнего наблюдения;
- .3 время (UTC — всемирное координированное время) и дата последнего наблюдения события.

2 О тропических циклонах* (штормах):

- .1 сообщение о встрече с тропическим циклоном (штормом). Эта обязанность должна пониматься в широком смысле, и сообщение должно передаваться во всех случаях, когда у капитана имеются все основания полагать, что поблизости формируется или находится тропический шторм;
- .2 время (UTC), дата и координаты судна при такой встрече;
- .3 в сообщение включается столько сведений из приведенных ниже, сколько практически возможно:
барометрическое давление**, предпочтительно с поправкой (в миллибарах, миллиметрах или в дюймах с указанием: с поправкой или без поправки);

Термин *тропический циклон* — наиболее общий термин, используемый национальными метеорологическими службами ВМО. В зависимости от географического местоположения могут также использоваться термины *ураган*, *тайфун*, *циклон* и т.д.

Стандартная международная единица для измерения барометрического давления — гектопаскаль (ГПа), совпадающая по величине с миллибаром (мбар).

барометрическая тенденция (изменения барометрического давления за последние 3 ч);
истинное направление ветра;
сила ветра (по шкале Бофорта);
состояние моря (спокойное море, умеренное, сильное или очень сильное волнение);
зыбь (малая, умеренная, крупная) и истинное направление, откуда она движется. Полезно также указание о периоде или длине зыби (короткая, средняя, длинная);
истинный курс и скорость судна.

О последующих наблюдениях

3 После сообщения капитана о тропическом циклоне или другом опасном шторме желательно, но не обязательно, вести дальнейшие наблюдения и передавать сообщения о них, если практически возможно, ежечасно, но во всяком случае не реже чем через каждые 3 ч, пока судно находится под воздействием шторма.

4 О ветре силой 10 и более баллов по шкале Бофорта, о котором не было получено штормового предупреждения. Это относится ко всем штормам, иным чем тропические циклоны, упомянутые в пункте 2; в сообщении о встрече с таким штормом следует давать сведения, подобные перечисленным в том же пункте, за исключением данных, касающихся состояния моря и зыби.

5 О температуре воздуха ниже точки замерзания и штормовом ветре, вызывающих сильное обледенение надстроек:

- .1 время (UTC) и дата;
- .2 температура воздуха;
- .3 температура воды, если практически возможно;
- .4 сила и направление ветра.

Примеры

Лед

ТТТ ЛЕД. ЗАМЕЧЕН БОЛЬШОЙ АЙСБЕРГ В 4506N, 4410W, В 0800 UTC, 15 МАЯ.

Покинутые суда

ТТТ ПОКИНУТОЕ СУДНО. ЗАМЕЧЕН ПЛАВАЮЩИЙ ПРЕДМЕТ, ПОЧТИ ПОЛНОСТЬЮ ПОГРУЖЕННЫЙ В ВОДУ, В 4006N, 1243W, В 1630 UTC, 21 АПРЕЛЯ.

Навигационная опасность

ТТТ НАВИГАЦИОННАЯ ОПАСНОСТЬ. ПЛАВУЧИЙ МАЯК АЛЬФА НЕ НА СВОЕМ ШТАТНОМ МЕСТЕ. 1800 UTC, 3 ЯНВАРЯ.

Тропический циклон

ТТТ ШТОРМ. 0030 UTC, 18 АВГУСТА, 2004N, 11354E. БАРОМЕТР С ПОПРАВКОЙ 994 МБАР, ТЕНДЕНЦИЯ К ПОНИЖЕНИЮ 6 МБАР. ВЕТЕР NW СИЛОЙ 9, СИЛЬНЫЕ ШКВАЛЫ. КРУПНАЯ ЗЫБЬ С ВОСТОКА. КУРС 067, 5 Уз.

ТТТ ШТОРМ. ИМЕЮТСЯ ПРИЗНАКИ ПРИБЛИЖЕНИЯ УРАГАНА. 1300 UTC, 14 СЕНТЯБРЯ. 2200N, 7236W. БАРОМЕТР С ПОПРАВКОЙ 29,64 ДЮЙМА, ТЕНДЕНЦИЯ К ПониЖЕНИЮ 0,15 ДЮЙМА. ВЕТЕР НЕ СИЛОЙ 8, ЧАСТЫЕ ШКВАЛЫ С ДОЖДЕМ. КУРС 035, 9 УЗ.

ТТТ ШТОРМ. ИМЕЮТСЯ ПРИЗНАКИ ОБРАЗОВАНИЯ СИЛЬНОГО ЦИКЛОНА. 0200 UTC, 4 МАЯ. 1620N, 9203E. БАРОМЕТР БЕЗ ПОПРАВКИ 753 ММ, ТЕНДЕНЦИЯ К ПониЖЕНИЮ 5 ММ. ВЕТЕР SW СИЛОЙ 5 БАЛЛОВ, КУРС 300, 8 УЗ.

ТТТ ШТОРМ. ТАЙФУН НА ЮГО-ВОСТОКЕ. 0300 UTC, 12 ИЮНЯ. 1812N, 12605E. БАРОМЕТР БЫСТРО ПАДАЕТ. ВЕТЕР, УСИЛИВАЮЩИЙСЯ С N.

ТТТ ШТОРМ. СИЛА ВЕТРА 11 БАЛЛОВ, ШТОРМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НЕ ПОЛУЧЕНО. 0300 UTC, 4 МАЯ. 4930N, 30W. БАРОМЕТР С ПОПРАВКОЙ 983 МБАР, ТЕНДЕНЦИЯ К ПониЖЕНИЮ 4 МБАР. ВЕТЕР SW СИЛОЙ 11, ПЕРЕМЕННОГО НАПРАВЛЕНИЯ, КУРС 260, 6 УЗ.

Обледенение

ТТТ ИСПЫТЫВАЮ СИЛЬНОЕ ОБЛЕДЕНЕНИЕ. 1400 UTC, 2 МАРТА. 69N, 10W. ТЕМПЕРАТУРА ВОЗДУХА $-7,8^{\circ}\text{C}$ (18°F). ТЕМПЕРАТУРА ВОДЫ $-1,7^{\circ}\text{C}$ (29°F). ВЕТЕР НЕ СИЛОЙ 8.

Правило 33

Ситуация бедствия: обязанности и процедуры

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.

1-1 Договаривающиеся правительства координируют и объединяют усилия по обеспечению того, чтобы капитаны судов, оказавших помощь, приняв на борт людей, потерпевших бедствие в море, после этого освобождались от своих обязанностей при наименьшем отклонении от намеченного рейса судна, при условии что такое освобождение капитана судна от обязанностей по данному правилу не приведет к снижению уровня безопасности человеческой жизни на море. Договаривающееся правительство, ответственное за поисково-спасательный район, в котором оказана такая помощь, проявляет главную ответственность за обеспечение проведения такой ко-

См. Незамедлительные действия, которые должны быть предприняты каждым судном, получившим сообщение о бедствии, в Наставлении ИАМСАР.

ординации и за объединение усилий, для того чтобы спасенные были сняты с судна и доставлены в безопасное место, принимая во внимание конкретные обстоятельства этого случая и **руководство***, выработанное Организацией. В таких случаях, соответствующие Договаривающиеся правительства принимают меры, способствующие тому, чтобы снятие спасенных людей было произведено так скоро, как это можно выполнить на практике.

2 Капитан судна, терпящего бедствие, или соответствующая служба поиска и спасения, посоветовавшись, насколько это возможно, с капитанами судов, ответивших на его оповещение о бедствии, имеет право выбрать одно или несколько из этих судов, которые, по мнению капитана судна, терпящего бедствие, или службы поиска и спасения наиболее способны оказать помощь, и долг капитана судна или капитанов выбранных судов, помощь которых запрошена, — подчиниться такому выбору, продолжая следовать с максимальной возможной скоростью на помощь людям, терпящим бедствие.

3 Капитаны судов освобождаются от обязанности, налагаемой пунктом 1, узнав, что не их суда были выбраны, а выбрано одно или несколько других судов, которые подчиняются такому выбору. Это решение, если возможно, должно быть доведено до сведения других выбранных судов и до службы поиска и спасения.

4 Капитан судна освобождается от обязанности, налагаемой пунктом 1, а если его судно было выбрано, то и от обязанности, налагаемой пунктом 2, по получении сообщения о том, что помощь больше не нужна, от людей, терпящих бедствие, от службы поиска и спасения или от капитана другого судна, прибывшего к таким людям.

5 Положения данного правила не определяют действие подписанной в Брюсселе 23 сентября 1910 г. Конвенции для объединения некоторых правил по оказанию помощи и спасению на море, в частности, обязанность оказывать помощь, как предписывается статьей 11 вышеупомянутой **Конвенции****.

6 Капитаны судов, принявшие на борт лиц, потерпевших бедствие в море, должны обращаться с ними гуманно, с учетом возможностей судна.

Правило 34

Безопасность судоходства и предотвращение опасных ситуаций

1 До выхода в море капитан должен обеспечить, чтобы намеченный рейс был спланирован, используя соответствующие морские навигационные карты и морские навигационные пособия на район плавания, принимая во внимание руководство и рекомендации, выработанные **Организацией*****.

См. резолюцию MSC.167(78) — «Руководство по обращению с лицами, спасенными в море».

Международная конвенция о спасании 1989 г., заключенная в г. Лондоне 28 апреля 1989 г., вступила в силу 14 июля 1996 г.

* См. «Руководство по планированию рейса», принятое резолюцией A.893(21) Организации и «Руководство по планированию рейсов для пассажирских судов, совершающих плавание в удаленных районах», принятое резолюцией A.999(25) Организации.

- 2 План рейса должен определить путь следования, при котором:
- .1 принимаются во внимание любые относящиеся к рейсу системы установленных путей движения судов;
 - .2 обеспечивается достаточное пространство для безопасного перехода в течение всего рейса;
 - .3 учитываются все известные навигационные опасности и условия погоды; и
 - .4 принимаются во внимание применимые меры по защите морской окружающей среды и избегаются, насколько это практически возможно, действия и виды деятельности, которые могли бы нанести вред окружающей среде.

Правило 34-1

Свобода принятия решений капитаном

Владелец, фрахтователь или компания, эксплуатирующая судно, определенная в правиле IX/1, или любое иное лицо не должны стеснять или ограничивать капитана при принятии им решения или при исполнении любого решения, которое, по профессиональному суждению капитана, необходимо для охраны человеческой жизни на море и защиты морской окружающей среды.

Правило 35

Неоправданное применение сигналов бедствия

Запрещается применение международного сигнала бедствия и любого иного сигнала, который может быть принят за международный сигнал бедствия, в целях, иных чем сообщение о том, что человек или люди терпят бедствие.

ДОПОЛНЕНИЕ

ПРАВИЛА ПО УПРАВЛЕНИЮ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И ФИНАНСИРОВАНИЮ СЛУЖБЫ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ В СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ

- 1 В данных Правилах:
- .1 *Ледовый сезон* означает период года с 15 февраля по 1 июля.
 - .2 *Район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки* означает юго-восточные, южные и юго-западные границы района появления айсбергов вблизи Большой Ньюфаундлендской банки.
 - .3 *Пути, проходящие через районы айсбергов, патрулируемые службой ледовой разведки* означают:
 - .1 пути между портами Канады на атлантическом побережье (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через пролив Кансо и пролив Кабота) и портами Европы, Азии или Африки с подходами из Северной Атлантики через Гибралтарский

пролив или к северу от него (за исключением путей плавания судов, которые проходят к югу от крайних границ льдов всех типов);

- .2 пути через мыс Рейс, Ньюфаундленд, между портами Канады на атлантическом побережье (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через пролив Кансо и пролив Кабота) к западу от мыса Рейс, Ньюфаундленд, и портами Канады на атлантическом побережье к северу от мыса Рейс, Ньюфаундленд;
 - .3 пути между портами Соединенных Штатов, расположенными на атлантическом побережье и побережье Мексиканского залива (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через пролив Кансо и пролив Кабота), и портами Европы, Азии или Африки с подходами из Северной Атлантики через Гибралтарский пролив или к северу от него (за исключением путей плавания судов, которые проходят к югу от крайних границ льдов всех типов);
 - .4 пути через мыс Рейс, Ньюфаундленд, между портами Соединенных Штатов, расположенными на атлантическом побережье и побережье Мексиканского залива (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через пролив Кансо и пролив Кабота), и портами Канады на атлантическом побережье к северу от мыса Рейс, Ньюфаундленд.
- .4 *Крайние границы льдов всех видов* в северной части Атлантического океана определяются линией, соединяющей следующие точки:
- | | |
|----------------------|-----------------------|
| A - 42°23'N, 59°25'W | J - 39°49'N, 41°00'W |
| B - 41°23'N, 57°00'W | K - 40°39'N, 39°00'W |
| C - 40°47'N, 55°00'W | L - 41°19'N, 38°00'W |
| D - 40°07'N, 53°00'W | M - 43°00'N, 37°27'W |
| E - 39°18'N, 49°39'W | N - 44°00'N, 37°29'W |
| F - 38°00'N, 47°35'W | O - 46°00'N, 37°55'W |
| G - 37°41'N, 46°40'W | P - 48°00'N, 38°28'W |
| H - 38°00'N, 45°33'W | Q - 50°00'N, 39°07'W |
| I - 39°05'N, 43°00'W | R - 51°25'N, 39°45'W. |
- .5 *Управление и эксплуатация* означают содержание, руководство и эксплуатацию службы ледовой разведки, включая распространение получаемых при этом сведений.
- .6 *Возмещающее правительство* означает Договаривающееся правительство, обязующееся участвовать в несении расходов, связанных с ледовой разведкой, в соответствии с данными Правилами.

2 Каждое Договаривающееся правительство, особо заинтересованное в этих услугах, суда которого проходят через район айсбергов в течение ледового сезона, обязуется вносить правительству Соеди-

ненных Штатов Америки свою пропорциональную долю расходов на управление и эксплуатацию службы ледовой разведки. Взнос правительству Соединенных Штатов Америки основывается на отношении средней ежегодной валовой вместимости судов возмещающего правительства, прошедших через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки, в течение трех предыдущих ледовых сезонов, к совместной средней ежегодной валовой вместимости всех судов, прошедших через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки, в течение трех предыдущих ледовых сезонов.

3 Все взносы рассчитываются умножением отношения, описанного в пункте 2, на средние ежегодные расходы, понесенные правительствами Соединенных Штатов Америки и Канады на управление и эксплуатацию служб ледовой разведки за предшествующие три года, к средней ежегодной валовой вместимости судов, прошедших через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки, в течение тех же самых трех лет. Это отношение вычисляется ежегодно и выражается в единовременно выплачиваемом ежегодном сборе.

4 Каждое из возмещающих правительств имеет право изменять или прекращать свои взносы, а другие заинтересованные правительства могут принять на себя увеличение своих взносов на расходы службы. Возмещающее правительство, которое использует это право, остается ответственным за свой текущий взнос ПО 1 сентября включительно, следующее за датой уведомления о намерении изменить или прекратить свое участие. С тем чтобы воспользоваться указанным правом, оно должно уведомить управляющее правительство по меньшей мере за шесть месяцев до упомянутого 1 сентября.

5 В соответствии с пунктом 2, каждое возмещающее правительство извещает о своем обязательстве Генерального секретаря, который оповещает об этом все Договаривающиеся правительства.

6 Правительство Соединенных Штатов Америки ежегодно представляет каждому возмещающему правительству расчет общих расходов, понесенных правительствами Соединенных Штатов Америки и Канады в связи с управлением и эксплуатацией службы ледовой разведки в этом году, и о средней процентной доле каждого возмещающего правительства за последние три года.

7 Управляющее правительство публикует ежегодные отчеты, включая расчет расходов, понесенных предоставляющими услуги правительствами за последние три года, и общую валовую вместимость судов, пользовавшихся службой в течение последних трех лет. Отчеты должны быть обнародованы. В течение трех месяцев после получения расчета расходов возмещающие правительства могут запросить более подробные сведения, касающиеся расходов, понесенных в связи с управлением и эксплуатацией службы ледовой разведки.

8 Данные Правила вступают в силу с начала ледового сезона 2002 г.