

КИК по аварийным системам и процедурам

Название судна	Номер ИМО	
	Тип судна	
Порт осмотра	Год постройки	
Дата осмотра	Валовая вместимость	

№ пп	ВОПРОС	Да	Нет	Неприменимо
ПРИ ОТВЕТЕ «НЕТ» НА ВОПРОСЫ 1-10, НЕДОСТАТОК С СООТВЕТСТВУЮЩИМ КОДОМ <u>ДОЛЖЕН</u> БЫТЬ ОТРАЖЕН В АКТЕ ОСМОТРА.				
Документация				
1	Судовой план по действиям в аварийных ситуациях, перечень критического оборудования на судне, документация по борьбе за живучесть имеются и доступны? (Код 02102)			
Эксплуатация аварийных систем				
2*	Система громкоговорящей связи способна обеспечить должным образом передачу аварийно-предупредительных сообщений? (Код 04101)			
3*	Для судов, оборудованных датчиками уровня воды, система и устройства аварийной сигнализации находятся в рабочем состоянии? (Код 02132 - для грузовых судов, код 04113 - для балкеров)			
4*	Система управления рулевым устройством и связанная с ней аварийно-предупредительная сигнализация находятся в надлежащем рабочем состоянии? (Код 02105)			
5	Расписание по тревогам содержит информацию, требуемую Правилом 37 Главы III МК СОЛАС с внесенными в нее изменениями, принятыми в 1996-1998 гг.? (Код 04108)			
6*	Аварийный источник электроэнергии обеспечивает в достаточной мере питание основного оборудования, необходимого для обеспечения безопасности в аварийных условиях? (Код 04103)			
7a*	Если аварийным источником электроэнергии является генератор, такой генератор находится в рабочем состоянии? (Код 04114)			
7b*	Если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, аккумулятор и его распределительный щит находятся в хорошем состоянии? (Код 04103)			
8*	Аварийный пожарный насос полностью готов к использованию? (Код 04102)			
Ознакомление членов экипажа с аварийными системами				
9a*	В случае проведения в ходе проверки учения по борьбе с пожаром, учение признано удовлетворительным? (Код 04109)			
9b*	В случае проведения в ходе проверки учения по оставлению судна, учение признано удовлетворительным? (Код 04110)			
10*	Соответствующие члены экипажа ознакомлены с использованием аварийного оборудования, подлежащего проверке в рамках КИК (перечисленных в вопросе)? (Код 04121)			
11	Судну отказано в выдаче разрешения на выход из морского порта по результатам КИК?			

ПРИМЕЧАНИЕ

- В случае, если ответом на вопросы, отмеченные «*», является ответ «Нет», может быть рассмотрен вопрос об отказе в выдаче разрешения на выход судна из порта.

2. Для вопросов, где отсутствует вариант ответа в графе «Неприменимо», возможны только варианты ответа «Да» или «Нет».

Инспектор государственного портового контроля

(_____)

Руководство по проведению концентрированной инспекционной кампании по аварийным системам и процедурам

Общие положения:

1. Морские суда совершают продолжительные рейсы в условиях длительной изоляции и особого риска, связанного с морскими условиями. Подготовленность аварийного оборудования, такого как судовые аварийные источники электропитания и аварийные пожарные насосы, а также готовность экипажа к реагированию на аварийные ситуации на море являются решающими факторами для сохранения человеческой жизни и минимизации повреждения судов.
2. Должно проводиться регулярное техническое обслуживание аварийного оборудования на судах с целью обеспечить его готовность к немедленному использованию в экстренных и аварийных ситуациях и гарантировать его постоянное исправное рабочее состояние. Важное значение имеет также ознакомление судового персонала с правилами эксплуатации аварийных систем и соответствующими процедурами по МКУБ и умение использовать аварийное оборудование.
3. Тем не менее, в соответствии со статистическими данными по ГПК за последние три года (2015~2017 гг.) по Азиатско-Тихоокеанскому региону (Токийский меморандум) и по Европейскому региону (Парижский меморандум), из 19 групп категорий недостатков замечания в категории «Аварийные системы и оборудование» составили около 6 % от общего количества выявленных недостатков, а число замечаний, относящихся к аварийным генераторам, в 2017 году увеличилось примерно на 30 % от аналогичного числа за 2015 год в Токийском меморандуме. В Парижском меморандуме за тот же период число задержаний за несоответствие требованиям в категории аварийные генераторы, также возросло более чем в два раза.
4. Необходимость проведения концентрированной проверки в области аварийных систем и процедур была признана на 28-м заседании Комитета по государственному портовому контролю Токийского меморандума, которое состоялось во Владивостоке в сентябре 2017 года. В Токийском и Парижском меморандумах было принято решение сделать аварийные системы темой Концентрированной Инспекционной Кампании на 2019 год.

Цели:

Концентрированная инспекционная кампания (далее — КИК) по аварийным системам проводится с целью:

1. Проверки обеспечения готовности судна к надлежащему и оперативному реагированию на аварийные ситуации для предотвращения последствий и повреждений судов вследствие морских аварий и предотвращения загрязнения морской среды;

2. Проверки принятия судоходными компаниями и операторами, ответственными за МКУБ, необходимых превентивных мер в отношении критического оборудования судна, состояния и готовности судовых аварийных систем, а также подготовки экипажей и эффективности планов (берегового и судового) по действиям в аварийных ситуациях на судне;
3. Проверки надлежащего функционирования аварийных систем, установленных на борту судна, и эффективного управления ими в любых аварийных ситуациях;
4. Проверки подготовленности капитана и всех членов экипажа судна к выполнению возложенных на них функций и обязанностей в случае аварийных ситуаций и готовности к немедленным действиям при возникновении соответствующих обстоятельств;
5. Проверки того, что суда, плавающие под Государственным флагом Российской Федерации и совершающие международные рейсы, соответствуют требованиям Конвенции СОЛАС и выполняют положения МКУБ по действиям в аварийных ситуациях.
6. Подготовки экипажей российских судов к аналогичной кампании, которая будет проводиться в странах Парижского, Черноморского, Токийского Меморандумов и других региональных соглашений по осуществлению государственного портового контроля в период с 01 сентября по 30 ноября 2019 года.

Ссылки:

Настоящее руководство является дополнительным инструментом к КИК по аварийным системам. Перед началом проверки в рамках КИК инспектору ГПК рекомендуется, как минимум, ознакомиться со следующими документами:

- СОЛАС 74 (с поправками) Главы II-1, II-2, III и IX (Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, МКУБ)
 - 2009 - А.1021 - Кодекс по извещателям и индикаторам
 - FSS Code - Кодекс по системам пожарной безопасности. - СПб – 2013
 - ISM Code - Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ – 1993)
 - Рез.А.1119(30) - Процедуры контроля судов государством порта 2017 года, принята 6 декабря 2017 года
- * См. приложение «Список рекомендаций, относящихся к вопроснику КИК по аварийным системам» приведенный в конце Руководства.

Осмотр судна:

1. Отбор вопросов для вопросника КИК проведен по частоте выявления недостатков и недостатков, приведших к задержанию (код 30), зарегистрированных в портах Азиатско-Тихоокеанского и Европейского регионов за последние три года.

2. В ходе КИК требуется проверить работу основного аварийного оборудования, такого как аварийные пожарные насосы, аварийные генераторы и рулевое устройство, в нормальных условиях, а также соблюдение норм периодичности обслуживания этого оборудования. Кроме того, следует оценить ознакомление лиц командного состава и членов экипажа судна с правилами эксплуатации оборудования и аварийных систем.

3. Вопросы скомпонованы по 3-м направлениям: документация, эксплуатация аварийных систем и ознакомление членов экипажа, что соответствует процедуре проведения инспекции: начав с оформления инспекционной документации, двигаться от ходового мостика к палубе, машинному отделению и так далее.

4. Проверка судна на предмет КИК выполняется при проведении осмотра (или контрольного осмотра) судна. Как правило, за весь период проведения КИК судно подвергается проверке на предмет КИК один раз. Инспектору ГПК рекомендуется ознакомиться с информацией и материалами руководства заранее, до начала проведения осмотра.

В случае, если судно следует за границу, либо при предыдущей проверке по КИК на судне были выявлены недостатки по вопросам КИК, то проверка такого судна согласно КИК осуществляется при выпуске судна из морского порта на основании статей 79 и 80 Кодекса торгового мореплавания, вне зависимости от срока наступления очередного осмотра судна, установленного в соответствии с Общими правилами. При наличии ответа "Нет" на вопросы 1-10 вопросника составляется акт осмотра с заполнением формы "Б", куда вносятся выявленные несоответствия.

5. Руководство не является обязательным инструментом проверки и предоставляется в качестве вспомогательного средства для сбора и ознакомления с конвенционной информацией, которая имеет отношение к теме КИК, с тем чтобы инспектор ГПК мог соотнести результаты вопросника со своими профессиональными знаниями.

6. При заполнении вопросника необходимо учитывать, что:

6.1 При ответе "Нет" недостаток с соответствующим кодом и описанием, приведенными в пояснениях по пунктам вопросника, должен быть отражен в форме "Б" акта осмотра судна, с указанием каждого обнаруженного недостатка, а также принятых по отношению к судну мер и оснований их применения.

6.2 Выбор ответа "Нет" не должен вести к необоснованному отказу в выдаче разрешения на выход судна, решение об отказе должно приниматься с учетом всех аспектов результатов осмотра.

6.3 Ответ "Неприменимо" выбирается только в том случае, когда содержание вопроса неприменимо к инспектируемому судну, и таким образом инспектор ГПК не может дать ответ на этот вопрос. Для вопросов 10 и 11 возможны только варианты ответа «Да» или «Нет».

Если судну отказано в выдаче разрешения на выход из морского порта (код 30) в результате обнаруженных несоответствий согласно КИК, в 11-м пункте вопросника следует поставить ответ «Да».

Осмотр судов в рамках КИК по аварийным системам и процедурам проводится на судах под Государственным флагом Российской Федерации, подлежащих осмотру в соответствии с Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 октября 2017 г. № 463 (далее – Общие правила), имеющих конвенционные документы и осуществляющих международное плавание. КИК осуществляется с целью проверки определенной области судна без уменьшения объёма осмотра (или контрольного осмотра), проводимого инспекцией государственного портового контроля в соответствии с Общими правилами (пп. 58—64).

По результатам КИК требуется заполнить прилагающийся вопросник. Вопросник считается дополнительной формой к формам А и Б акта осмотра судна, либо оформляется как самостоятельный документ в случае проверки судна только по КИК при выпуске в море, а не при проведении планового осмотра (контрольного осмотра).

Копия вопросника остается на судне.

Данное руководство предназначено исключительно для использования капитанами морских портов и инспекторами государственного портового контроля и не подлежит распространению иным лицам.

Оформление отчетов:

Национальная КИК проводится в период с 1 августа по 30 ноября 2019 года.

КИК-отчеты заносятся в информационную систему государственного портового контроля «Модуль «Информационная система госконтроля судов, оперирующих под российским флагом» (ИСГС).

Адрес системы ИСГС в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:
<https://fsc.marinet.ru>.

В случае отсутствия доступа в ИСГС необходимо направить заявку в ИЦГПК на адрес электронной почты: fsc@marinet.ru.

Руководство по пунктам вопросника

1. Судовой план по действиям в аварийных ситуациях, перечень критического оборудования на судне, документация по борьбе за живучесть имеются и доступны?

В объеме первого вопроса следует проверить документацию, отражающую общую готовность судна к действиям в аварийных ситуациях, включая наличие на борту Судового плана по действиям в аварийных случаях в соответствии с СУБ Компании, аварийной папки, документации (планов, буклетов, схем, компьютерных программ расчета остойчивости судна в поврежденном состоянии и т.п.) по борьбе за живучесть, наличие судовых процедур, аварийных чек-листов СУБ, руководств (наставлений) по подготовке экипажа к действиям в аварийных случаях. При проверке документации следует учитывать конвенционные требования, приведенные в таблице 1.

Требования в отношении схем по борьбе за живучесть и буклетов (ТАБЛИЦА 1)

Применение	Ссылка
· На пассажирских судах, построенных до 25 мая 1980 года, и судах, построенных 25 мая 1980 года или после этой даты, но до 01 января 2009 года, должны быть постоянно вывешены схемы, и в распоряжении командного состава должны иметься буклеты.	СОЛАС 1960 г./Глава II/Пр. 20, Конвенция СОЛАС 1974 г./ Глава II-1/Пр. 20, СОЛАС 1981 г. с изменениями/ Глава II-1/Пр. 23 ^A
· На сухогрузных судах, построенных 1 февраля 1992 года или после этой даты, но до 01 января 2009 года, должны быть постоянно вывешены схемы, и в распоряжении командного состава должны иметься буклеты.	СОЛАС 1989/1990 гг. с изменениями/ Глава II-1/Пр. 23-1 ^A
· На всех судах, построенных 1 января 2009 года или после этой даты, должны быть постоянно вывешены или находиться под рукой на ходовом мостике схемы, и в распоряжении командного состава должны иметься буклеты.	СОЛАС 2006 г. с изменениями/ Глава II-1/Пр. 19 ^A

^A. Согласно резолюциям MSC/Circ.919 и MSC.1/Circ.1245, в случае если языки, использованные для разработки схемы и буклета не являются официальными языками Конвенции СОЛАС, то они должны содержать перевод на один из официальных языков.

^B. Согласно СОЛАС 2006 г. с изменениями / Глава II-1 / Пр. 4.1, требования к остойчивости в поврежденном состоянии, изложенные в частях В-1 - В-4, применяются к

грузовым судам длиной (L) 80 м и более и ко всем пассажирским судам независимо от длины, за исключением тех грузовых судов, в отношении которых установлено, что они отвечают правилам деления на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии, содержащимся в других документах. Грузовые суда, в отношении которых установлено, что они отвечают требованиям, например, МАРПОЛ Приложение I, Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, Кодекса МКГ, SPSC, могут быть освобождены от выполнения части В-1.

Для судов, имеющих конвенционные документы, ответ на 1-й вопрос – ДА или НЕТ. В случае если вышеупомянутые требования не могут быть применены к судну, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо».

Ссылка на конвенцию: См. Таблицу 1.

Код несоответствия: 02102 — Схема борьбы за живучесть.

Характер несоответствия: отсутствует, неполный, не обновлен, не читаем, недостоверная информация.

Рекомендуемые меры:

Коды 17, 16

2.* Система громкоговорящей связи способна обеспечить должным образом передачу аварийно-предупредительных сообщений?

В объеме второго вопроса проводится выборочная проверка, удостоверяющая, что система громкоговорящей связи обеспечивает получение аварийных сообщений (объявлений) в жилых и служебных помещениях и в местах сбора экипажа по тревоге.

Требования:

Система громкоговорящей связи, которая не требуется для грузовых судов, построенных до 1 июля 1986 года, должна обеспечивать трансляцию сообщений с ходового мостика и с таких других мест на судне, какие администрация флага сочтет необходимыми.

Система громкоговорящей связи должна быть установлена с учетом предельных акустических условий и не требовать никаких действий со стороны слушателей.

Система должна быть защищена от несанкционированного использования.

На пассажирских судах инспектор ГПК может проверить, что система громкоговорящей связи подключена к аварийному источнику электроэнергии, требуемому правилом 42.2.3 Главы II-1 СОЛАС (с внесенными изменениями), и находится в надлежащем рабочем состоянии.

Цель проверки по этому вопросу заключается не в оценке работы общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации, а в том, чтобы убедиться, что аварийные сообщения отчетливо слышны в жилых помещениях и в местах сбора.

Если судно построено до 1 июля 1986 года и не оборудовано системой громкоговорящей связи, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо».

Ссылка на конвенции:

- СОЛАС (с изменениями)/Глава III/Пр. 6.4.2 (грузовые суда и пассажирские суда, построенные 1 июля 1986 года или после этой даты)
- СОЛАС 1996-1998 гг. с изменениями/Глава III/Пр. 6.5 (все пассажирские суда)
- Международный кодекс по спасательным средствам 1996 г. (с изменениями)/ГЛАВА VII/7.2.2 (суда, построенные 1 июля 1998 года или после этой даты).

Код несоответствия: 04101 - Система громкоговорящей связи (общесудовая трансляция).

Характер несоответствия: отсутствует, не соответствует требованиям, не функционирует, повреждена.

Рекомендуемые меры:

Код 17

Код 30 (Задержание) (может быть применен в случае выявления ненадлежащей работы системы громкоговорящей связи на пассажирских судах).

3.* Для судов, оборудованных датчиками уровня воды, система и устройства аварийной сигнализации находятся в рабочем состоянии?

В объеме третьего вопроса проводится выборочная проверка, удостоверяющая, что датчики и система аварийной сигнализации датчиков уровня воды установлены и функционируют должным образом.

Требования:

Система аварийной сигнализации датчиков уровня воды означает систему, состоящую из датчиков и индикаторов, которые обнаруживают и оповещают о поступлении воды в грузовые трюмы и другие помещения. Дополнительно следует учитывать, что на некоторых судах «система аварийной сигнализации датчиков уровня воды» может быть названа «системой обнаружения поступления воды».

Визуальная и звуковая индикация на ходовом мостике активируется, когда уровень воды в районе датчика достигает уровня предварительного или основного оповещения, указывая на повышение уровня воды в грузовом трюме.

В системах аварийной сигнализации может быть предусмотрена возможность отключения индикации и сигнализации, для датчиков, установленных в цистернах и трюмах, предназначенных для перевозки только водяного балласта.

Датчики уровня воды устанавливаются на грузовые суда с одним грузовым трюмом, не являющиеся навалочными судами, соответственно Правила 25 Главы II-1 Конвенции СОЛАС 2006 г. с изменениями, или на навалочные суда соответственно Правилу 12 Главы XII Конвенции СОЛАС 2006 г. с изменениями. До проведения функционального теста

устройств сигнализации следует оценить возможность проведения теста на судне в грузежном состоянии.

В случае если система аварийной сигнализации датчиков уровня воды не требуется, или функциональные тесты не проводились по эксплуатационным причинам, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо».

Ссылка на конвенцию:

- СОЛАС 2006 г. с изменениями/Глава II-1/Пр. 25
- СОЛАС 2006 г. с изменениями/Глава XII/Пр. 12

Код несоответствия:

02132 – Датчики уровня воды на грузовых судах с одним грузовым трюмом (для грузовых судов)

04113 – Датчик уровня воды в трюме (для балкеров)

Характер несоответствия: не соответствует требованиям, повреждено, не функционирует, отсутствует, сломан

Рекомендуемые меры:

Код 17

Код 30 (Задержание)

4.* Система управления рулевым устройством и связанная с ней аварийно-предупредительная сигнализация находятся в надлежащем рабочем состоянии?

В объеме четвертого вопроса проводится проверка того, что силовые агрегаты главного и вспомогательного рулевых устройств способны запускаться автоматически при восстановлении электропитания.

В случае отказа главного и вспомогательного рулевых устройств или низкого уровня жидкости в каждом резервуаре, где это применимо, должны подаваться звуковой и световой сигналы аварийно-предупредительной сигнализации.

Требования:

При проверке соответствия судна, построенного 1 сентября 1984 года или после этой даты ^С, требованиям Правила 29 Главы II-1 Конвенции СОЛАС 1981 г. с изменениями требуется проверить:

а) где это применимо, альтернативный источник энергии для обеспечения работы силового агрегата рулевого устройства в соответствии с Правилем 29.14 Главы II-1 Конвенции СОЛАС (с изменениями); подключение любого из силовых агрегатов рулевого устройства к аварийному источнику электропитания (аварийный распределительный щит) или независимому источнику энергии, расположенному в румпельном отделении;

б) в случае потери электропитания любым из силовых агрегатов рулевого устройства, на ходовом мостике должны подаваться звуковой и световой сигналы аварийно-предупредительной сигнализации;

с) гидравлическое рулевое устройство снабжено системой звуковых и световых сигналов аварийно-предупредительной сигнализации, которые подаются на ходовом мостике и в машинном отделении в случае низкого уровня жидкости в резервуарах. Может потребоваться проверка корректного срабатывания датчиков.

с. Каждый танкер, танкер-химовоз или газовоз, построенный до 1 сентября 1984 года, регулируется ретроактивными требованиями пунктов 4.2, 19 и 20 Правила 29 Главы II-1 Конвенции СОЛАС 2014 г. (с изменениями).

Если вышеуказанные требования не применимы к судну, и судно не снабжено системой аварийно-предупредительной сигнализации, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо».

Ссылка на конвенцию:

- СОЛАС 1981 г. с изменениями/Глава II-1/Пр. 29 (суда, построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты, но до 1 января 2016 года)
- СОЛАС 2014 г. с изменениями/Глава II-1/Пр. 29 (суда, построенные 1 января 2016 года и после этой даты)

Код несоответствия: 02105 – Рулевое устройство.

Характер несоответствия: не соответствует требованиям, содержится в ненадлежащем состоянии, поврежден, не функционирует

Рекомендуемые меры:

Код 17

Код 30 (Задержание).

5. Расписание по тревогам содержит информацию, требуемую Правил 37 Главы III МК СОЛАС с внесенными в нее изменениями, принятыми в 1996-1998 гг.?

В объеме пятого вопроса проверяется следующее:

- расписание по тревогам должным образом обновляется капитаном судна в соответствии с требованиями Правила 37 Главы III Конвенции СОЛАС с изменениями, принятыми в 1996-1998 гг.;
- экземпляры расписания по тревогам, составленные в соответствии с требованиями правила 37, вывешены на видных местах по всему судну, включая ходовой мостик, машинное отделение, а также жилые помещения экипажа.

Требования:

Расписание по тревогам соответственно Правилам 37 Главы III Конвенции СОЛАС с изменениями, принятыми в 1996-1998 гг. (Для судов, построенных до 01.07.1998 г., применяется правило 53 Главы III СОЛАС, Консолидированное издание 1993 г.)

а) в расписании по тревогам содержится следующая информация:

- подробное описание сигнала общесудовой тревоги и системы громкоговорящей связи, а также действия членов экипажа и пассажиров по сигналу тревоги,

- указано, каким образом будет дана команда об оставлении судна,
- указаны лица командного состава, ответственные за обеспечение того, чтобы спасательные и противопожарные средства содержались в надлежащем состоянии и были готовы к немедленному использованию,
- указаны заместители ответственных лиц, которые могут оказаться недееспособными, учитывая при этом, что различные аварийные ситуации могут потребовать действий различного характера;

b) в расписании по тревогам должны быть указаны обязанности, закрепленные за различными членами экипажа в соответствии с Пр. 37.3 Главы III Конвенции СОЛАС с изменениями, принятыми в 1996-1998 гг.; (Для судов, построенных до 01.07.1998 г., применяется правило 53.2 Главы III СОЛАС, Консолидированное издание 1993 г.)

c) расписание по тревогам должно быть составлено до выхода судна в море и обновляться, если после его составления происходят какие-либо изменения в составе экипажа, требующие внесения изменений в расписание по тревогам;

d) форма расписания по тревогам для пассажирских судов должна быть одобренного типа и должна содержать обязанности членов экипажа по отношению к пассажирам в случае чрезвычайной ситуации, как предписано Пр. 37.6 Главы III Конвенции СОЛАС с изменениями, принятыми в 1996-1998 гг.; (Для судов, построенных до 01.07.1998 г., применяется правило 53.7 Главы III СОЛАС, Консолидированное издание 1993 г.)

e) на каждом пассажирском судне должны иметься процедуры по поиску и спасанию пассажиров, оставшихся в своих каютах.

Если вышеуказанные требования неприменимы к судну, как в случае судов с размерами ниже конвенционных, и на судне отсутствует расписание по тревогам, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо».

Ссылка на конвенцию: СОЛАС 1996-1998 гг. с изменениями/Глава III/Пр. 37

СОЛАС 1993. с изменениями/Глава III/Пр. 53

СОЛАС 2015 Глава III Пр. 8, пр. 19

Код несоответствия: 04108 – Расписание по тревогам

Характер несоответствия: отсутствует, неполный, не обновлено, не читаем, не одобрено, не вывешено.

Рекомендуемые меры: Код 17

6.* Аварийный источник электроэнергии обеспечивает в достаточной мере питание основного оборудования, необходимого для обеспечения безопасности в аварийных условиях?

В объеме шестого вопроса проверяется следующее:

- аварийное освещение установлено надлежащим образом и находится в рабочем состоянии;

- аварийный источник электроэнергии в установленном порядке снабжает питанием основное оборудование, как того требует Конвенция СОЛАС;
- аварийное освещение у каждого места посадки и за бортом исправно. При проверке учитываются применимые к судну конвенционные требования, приведенные в Таблице 3.

Требования:

Аварийный источник электроэнергии должен в достаточной степени обеспечивать питанием основные устройства, с учетом конвенционных требований, указанных в Таблице 2.

Следует проверить корректную работу аварийного источника электроэнергии, обеспечивающего питание системы громкоговорящей связи пассажирского судна, рулевого устройства и аварийного пожарного насоса, как описано в вопросах 2, 4 и 8 вопросника.

Однако нельзя требовать проведения тестового полного обесточивания судна, которое, по мнению капитана судна, может поставить под угрозу безопасность судна, экипажа, пассажиров или груза.

В случае проведения тестового полного обесточивания судна, инспектору должно быть предоставлено достаточное время и консультации при проверке различных областей, включая грузовые операции, предупреждение выхода из строя электронного оборудования и возврат к нормальным рабочим условиям.

Основное оборудование, необходимое для обеспечения безопасности в аварийных условиях (ТАБЛИЦА 2)

Тип судна	Применение	Ссылка
Грузовые суда	<p>Построенные до 1 сентября 1984 года, валовой вместимостью 5000 и более:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Система подачи сигнала общей тревоги · Судовые огни, если они являются только электрическими, и дневной сигнальный фонарь, если он питается от основной электрической установки 	<p>СОЛАС 1960 г./ Глава II/Пр.26, Конвенция СОЛАС 1974 г./ Глава II-1/Пр.26</p>
	<p>Построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · Сигнально-отличительные и прочие огни · <u>Все оборудование внутрисудовой связи</u> · Судовое навигационное оборудование, требуемое правилом V/19 · Система сигнализации обнаружения пожара и система противопожарной защиты · Лампа дневной сигнализации, судовой тифон, 	<p>СОЛАС (с изменениями)/ Глава II-1/ Пр.43.2</p>

	<p>ручные извещатели и все внутрисудовые сигналы</p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>Один из пожарных насосов, требуемых правилами II-2/4.3.1 и 4.3.3, если его питание зависит от аварийного генератора</u> · <u>Рулевое устройство там, где его питание от аварийного источника электроэнергии предусмотрено правилом II-1/29.14</u> 	
	<p>Построенные 1 февраля 1995 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · УКВ радиоустановка; и, где это применимо, · ПВ/КВ радиоустановка, судовая земная станция (дополнительное требование) 	<p>СОЛАС 1988 г. с изменениями/ Глава II-1/ Пр.43.2.3</p>
<p>Пассажирские суда</p>	<p>Построенные до 1 сентября 1984 года</p> <ul style="list-style-type: none"> · Насос спринклерной системы · Сигнально-отличительные огни и лампы дневной сигнализации, если их работа зависит от источника электроэнергии 	<p>СОЛАС 1960 г./ Глава II/Пр.25, Конвенция СОЛАС 1974 г./ Глава II-1/Пр.25</p>
	<p>Построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · Сигнально-отличительные и прочие огни · <u>Все оборудование внутрисудовой связи</u> · Судовое навигационное оборудование, требуемое правилами V/12 · Система сигнализации обнаружения пожара и система противопожарной защиты · Лампа дневной сигнализации, судовой тифон, ручные извещатели и все внутрисудовые сигналы · <u>Один из пожарных насосов, требуемых правилами II-2/4.3.1 и 4.3.3</u> · Автоматический насос спринклерной системы, если он имеется · Аварийный осушительный насос и все оборудование, необходимое для работы клапанов осушительной системы с электрическим дистанционным управлением · <u>Рулевое устройство, если его питание от аварийного источника электроэнергии</u> 	<p>СОЛАС (с изменениями)/ Глава II-1/ Пр.42.2</p>

	<p><u>предусмотрено правилом 29.14</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Любые водонепроницаемые двери, которые должны иметь привод от источника энергии, вместе с их указателями и предупредительной сигнализацией · Аварийные устройства, предназначенные для установки кабин лифтов в уровень с палубой, с целью эвакуации людей 	
--	--	--

**Места размещения приборов системы аварийного электрического освещения
(ТАБЛИЦА 3)**

Тип судна	Применение	Ссылка
Грузовые суда	<p>Построенные до 1 сентября 1984 года, валовой вместимостью 5000 и более:</p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>У всех шлюпок как на палубе, так и у борта</u> · Во всех коридорах, у трапов и выходов · В помещении машинного отделения и помещении основной генераторной установки · На мостике и в штурманской рубке <p>Валовой вместимостью менее 5000:</p> <ul style="list-style-type: none"> · В местах размещения и спуска на воду спасательных шлюпок и плотов 	<p>СОЛАС 1960 г./ Глава II/Пр.26, Конвенция СОЛАС 1974 г./ Глава II-1/Пр.26</p>
	<p>Построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>У каждого места посадки и за бортом</u> · Во всех коридорах, у трапов и выходов служебных и жилых помещений, а также в кабинах лифтов для персонала и их шахтах · В машинных помещениях и в помещениях главных электрических станций, включая их посты управления · На всех постах управления, центральных постах управления механизмами, а также у каждого главного и аварийного распределительного щита · В местах хранения снаряжения пожарных · У рулевого устройства · У пожарного насоса, насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, а 	<p>СОЛАС (с изменениями)/ Глава II-1/ Пр.43.2.1 - 2.2</p>

	также в местах, с которых осуществляется пуск их двигателей	
	<p>Построенные 1 июля 1986 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · У каждого места сбора (дополнительное требование) 	СОЛАС 1983 г. с изменениями/ Глава II-1/ Пр. 43.2.1 - 2.2
	<p>Построенные 1 июля 2002 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · Во всех грузовых насосных отделениях танкеров (дополнительное требование) 	СОЛАС 1999/2000гг. с изменениями/ Глава II-1/ Пр. 43.2.1 - 2.2
Пассажирские суда	<p>Построенные до 1 сентября 1984 года,</p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>У всех шлюпок как на палубе, так и у борта</u> · Во всех коридорах, у трапов и выходов · В помещениях главного машинного отделения и на постах управления, определения которых даны в пункте (f) Правила 35 	СОЛАС 1960 г./ Глава II/Пр.25, Конвенция СОЛАС 1974 г./ Глава II-1/Пр.25
	<p>Построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>У каждого места посадки и за бортом</u> · Во всех коридорах, у трапов и выходов из служебных и жилых помещений, а также в кабинах лифтов для персонала и их шахтах · В машинных помещениях и в помещениях главных электрических станций, включая их посты управления · На всех постах управления, центральных постах управления механизмами, а также у каждого главного и аварийного распределительного щита · В местах хранения снаряжения пожарных · У рулевого устройства · У пожарного насоса, насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, а также в местах, с которых осуществляется пуск их двигателей 	СОЛАС (с изменениями)/ Глава II-1/ Пр.42.2.1
	<p>Построенные 1 июля 1986 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · У каждого места сбора (дополнительное требование) 	СОЛАС 1983 г. с изменениями/ Глава II-1/Пр.42.2.1

	<ul style="list-style-type: none"> · В коридорах, у трапов и выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки (дополнительное требование) 	
	<p>Построенные 22 октября 1989 года и после этой даты</p> <ul style="list-style-type: none"> · Дополнительное аварийное освещение на пассажирских судах ро-ро, требуемое правилом 42-1 (дополнительное требование) 	<p>СОЛАС 1988 г. с изменениями/ Глава II-1/Пр.42-1</p>

Если вышеуказанные требования неприменимы к судну, как в случае судов с размерами ниже конвенционных, и на судне отсутствует вышеуказанное оборудование, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо».

Ссылка на конвенцию: См. Таблицы 2, 3.

Код несоответствия: 04103 – Аварийное освещение, аккумуляторы и переключатели.

Характер несоответствия: отсутствует, загрязнено, не функционирует, не соответствует, недостаточно, содержится в ненадлежащем состоянии, повреждено, не соответствует требованиям

Рекомендуемые меры:

Код 17

Код 30 (задержание)

7а.* Если аварийным источником электроэнергии является генератор, такой генератор находится в рабочем состоянии?

В объеме седьмого вопроса 7а.* проверяется следующее:

- все пусковые устройства для аварийных генераторов функционируют должным образом;
- аварийный генератор и его системы находятся в надлежащем состоянии;
- если установлено отдельное устройство для тестирования автоматического пуска аварийного генератора, оно работает в штатном режиме.

Требования:

Аварийный генератор, где это применимо, должен быть способен обеспечить подключение к аварийному распределительному щиту в пределах 45 секунд и оснащен пусковыми устройствами с запасом энергии, достаточным для трех последовательных пусков. С этой целью могут быть установлены электрические и гидравлические системы пуска, системы пуска сжатым воздухом. При возможности, необходимо провести тестовую проверку их функционирования.

Если автоматический пуск не требуется или работа генератора нерегулярна, рабочее состояние должно быть подтверждено ручным пуском. Если установлен переходный аварийный источник электроэнергии, то обеспечение питанием аварийного

распределительного щита в течение 45 секунд не требуется. Необходимо проверить, имеется ли достаточный запас накопленной энергии для обеспечения работы аварийного оборудования в течение установленных периодов времени (36 часов для пассажирских судов, 18 часов для грузовых судов).

В процессе работы аварийного генератора необходимо проверить заданные рабочие величины устройства в нормальных условиях эксплуатации, такие как давление смазочного масла, температура охлаждающей жидкости и частоту вращения в минуту. Кроме того, необходимо подтвердить частоту тока, величину напряжения и величину сопротивления изоляции сети на аварийном распределительном щите. Может также потребоваться демонстрация безопасной работы устройств защиты первичного пускателя.

Экипаж может использовать тестовое оборудование для проверки системы автоматического пуска при проведении периодической проверки в тех случаях, когда установлено отдельное средство для этих целей. Тестовое оборудование формирует последовательное срабатывание имитационного сигнала полного обесточивания судна и автоматический запуск аварийного генератора. Если демонстрация автоматического пуска системы прошла неуспешно, текущие тесты по обесточиванию судна могут подтвердить готовность к работе аварийного источника питания в течение 45 секунд.

Аварийный источник электроэнергии аварийного генератора (ТАБЛИЦА 4)

Тип судна	Применение	Ссылка
Грузовые суда	<p>Построенные до 1 сентября 1984 года, валовой вместимостью 5000 и более:</p> <ul style="list-style-type: none"> · работающий от соответствующего первичного двигателя с независимой подачей топлива и пусковым устройством, одобренным Администрацией 	<p>СОЛАС 1960 г./ Глава II/Пр.26, Конвенция СОЛАС 1974 г./ Глава II-1/Пр.26</p>
	<p>Построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты</p> <p>Если аварийным источником электроэнергии является генератор, он должен:</p> <ul style="list-style-type: none"> · запускаться автоматически и выходить на требуемую нагрузку настолько быстро, насколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 с., при потере электропитания от основного источника электроэнергии, если не предусмотрен переходный аварийный источник электроэнергии 	<p>СОЛАС (с изменениями) /Глава II-1/ Пр.43.3.1</p>

	(дополнительное требование) · при запуске в автоматическом режиме единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска, или предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генератора (дополнительное требование)	
Пассажирские суда	Построенные до 1 сентября 1984 года · работающий от надлежащего первичного двигателя с независимой подачей топлива и одобренным пусковым устройством	СОЛАС 1960 г./ Глава II/Пр.25, Конвенция СОЛАС 1974 г./ Глава II-1/Пр.25
	Построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты · запускаться автоматически и выходить на требуемую нагрузку настолько быстро, насколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 с., при потере электропитания от основного источника электроэнергии (дополнительное требование) · Переходный аварийный источник электроэнергии должен быть установлен (дополнительное требование)	СОЛАС (с изменениями) /Глава II-1/ Пр.42.3.1

Пусковые устройства аварийных генераторов (ТАБЛИЦА 5)

Тип судна	Применение	Ссылка
Грузовые суда и Пассажирские суда	Построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты · Аварийные генераторы должны быть способны легко запускаться из холодного состояния при температуре 0°C. Если предполагается возможность более низких температур, то в целях обеспечения быстрого пуска генераторов должны быть приняты меры по обеспечению средствами	СОЛАС 1981 г. с изменениями/ Глава II-1/Пр. 44

	<p>обогрева</p> <ul style="list-style-type: none"> · Аварийный генератор, устройство которого предусматривает автоматический пуск, должен оснащаться пусковыми устройствами с запасом энергии, достаточным по меньшей мере для трех последовательных пусков. Должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 мин, если не может быть доказана эффективность ручного пуска · Запас энергии должен постоянно поддерживаться следующим образом: <ul style="list-style-type: none"> - электрические и гидравлические системы пуска должны обслуживаться с аварийного распределительного щита - системы пуска сжатым воздухом могут питаться от главного или вспомогательного баллона со сжатым воздухом или от аварийного воздушного компрессора - если аварийный воздушный компрессор имеет электрический привод, он должен питаться от аварийного распределительного щита - все пусковые, зарядные и аккумуляторные устройства должны размещаться в помещении аварийного генератора · Если автоматический пуск не требуется, допускается ручной пуск, например с помощью пусковых рукояток, инерционных пусковых устройств, заряжаемых вручную гидравлических аккумуляторов или патронов с пороховым зарядом · В случаях, когда ручной пуск практически невозможен, должны соблюдаться требования правил 44.2 и 44.3, за исключением того, что пусковые устройства могут быть приведены в действие вручную 	
<p>Грузовые суда и</p>	<p>Построенные 1 октября 1994 года и после этой даты</p>	<p>СОЛАС 1991/1992гг. с изменениями/</p>

Пассажирские суда (дополнительное требование)	<ul style="list-style-type: none"> · При запуске в автоматическом режиме источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить критическое истощение его системой автоматического пуска, если не предусмотрено второе независимое средство для пуска · Дополнительно должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 мин, если не может быть доказана эффективность ручного пуска 	Глава II-1/ Пр.44
--	---	----------------------

Ссылка на конвенцию: См. Таблицы 4, 5.

Код несоответствия:

04114 – Аварийный источник питания - АДГ

Характер несоответствия: содержится в ненадлежащем состоянии, поврежден, не функционирует, отсутствует, загрязнен, непригодно, не достаточно, не соответствует требованиям.

Рекомендуемые меры:

Коды 17, 16

Код 30 (Задержание)

7b.* Если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, аккумулятор и его распределительный щит находятся в хорошем состоянии?

В объеме седьмого вопроса 7b.* проверяется следующее:

- аварийная аккумуляторная батарея и зарядные переключатели удобно расположены для использования;
- устройства для подзарядки аккумуляторной батареи и индикаторы состояния зарядки установлены на аварийном распределительном щите и находятся в исправном состоянии.

Требования:

Аккумуляторная батарея и связанное с ней трансформаторное оборудование устанавливаются выше самой верхней непрерывной палубы, а аварийный распределительный щит - как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии. Аккумуляторные батареи должны быть соответствующим образом укрыты, а помещения, используемые главным образом для их размещения, должны иметь надлежащую конструкцию и эффективную вентиляцию.

Должны быть предусмотрены периодические проверки аккумуляторных батарей в соответствии с системой техобслуживания и ремонта судна.

Следует проверить состояние кабельного подключения соединительной части батареи и отсутствие любых утечек электролита, а также проверить состояние заряда батареи, если батарея оснащена индикатором состояния зарядки.

Подтвердить нормальную работу аварийной батареи возможно посредством проведения испытания типа вызова сигнала тревоги в аварийных условиях, таких как потеря электропитания от основного источника электроэнергии, неисправность цепи напряжения тока, перегрузка и повреждение металлической оплетки изоляции на аварийном трансформаторном оборудовании.

Если в ходе проверки функционирование оборудования аварийного источника электроэнергии вызывает сомнения, допустимо проведение тестового полного обесточивания судна, с учетом безопасности судна, экипажа или груза.

Ссылка на конвенцию:

- СОЛАС 1960 г./Глава II//Пр. 25, 26 (суда, построенные до 25 мая 1980 г.)
- Конвенция СОЛАС 1974 г./Глава II-1//Пр. 25, 26 (суда, построенные 25 мая 1980 г. или после этой даты, но до 1 сентября 1984 г.)
- СОЛАС (с изменениями)/Глава II-1/Пр. 42.3.2, 43.3.2(суда, построенные 1 сентября 1984 г. или после этой даты)

Код несоответствия: 04103 – Аварийное освещение, аккумуляторы и переключатели.

Характер несоответствия: отсутствует, загрязнено, не функционирует, непригодно, недостаточно, содержится в ненадлежащем состоянии, повреждено, не соответствует требованиям.

Рекомендуемые меры:

Коды 17, 16



























Код 30 (Задержание)

8.* Аварийный пожарный насос полностью готов к использованию?

В объеме восьмого вопроса проверяется следующее:

- аварийный пожарный насос имеет достаточную подачу воды для снабжения стационарной системы пожаротушения при требуемом или выше требуемого давлении и по меньшей мере двух струях воды;
- источник энергии аварийного пожарного насоса располагается вне машинного помещения.

Требования:

Constructions Date	Cargo Ship	Passenger Ship
25.05.1980 to 31.6.2002	<GT1000 – acc. admin. ≥GT1000-2000   ≥GT2000   	<GT1000   ≥GT1000-4000   * ≥GT4000    *
from 1.7.2002	<GT1000   ≥GT1000-2000   ≥GT2000   	<GT1000   ≥GT1000-4000   * ≥GT4000    *
* in the event of a fire in any one compartment all the fire pumps will not be put out of action		

* чтобы пожар в любом из отсеков не мог вывести из строя все пожарные насосы

Если пожар в любом одном отсеке может вывести из строя все насосы, нижеследующие суда должны быть оборудованы стационарным аварийным пожарным насосом с учетом конвенционных требований, приведенных в таблице 6.

Требования к размещению стационарных аварийных пожарных насосов
(ТАБЛИЦА 6)

Дата постройки	Грузовое судно	Пассажирское судно
~25 мая 1980 г., 25 мая 1980 г.~31 июня 2002 г.	валовой вместимостью 2000 и более ^F (См Примечание 1)	-
1 июля 2002 г.~	Все грузовые суда	валовой вместимостью менее 1000

Стационарный аварийный пожарный насос должен быть стационарным насосом с независимым приводом от источника энергии, запускаемого дизельным приводом ^D или электрическим двигателем ^E, и должен обеспечивать подачу двух струй воды из каждого пожарного рукава.

^D: Если используется дизель-генератор, (а) он должен быть способен легко запускаться из холодного состояния при температуре вплоть до 0°С вручную или с помощью других средств и выдерживать по меньшей мере 6 последовательных пусков в течение 30 минут и по меньшей мере дважды в течение первых 10 минут; (б) Любая расходная топливная цистерна должна содержать достаточное количество топлива, обеспечивающее работу насоса при полной нагрузке в течение по меньшей мере 3 ч; за пределами машинного

помещения должны иметься в достаточном количестве запасы топлива, обеспечивающие работу насоса при полной нагрузке дополнительно в течение 15 ч.

Е. Если используется электрический привод, источник питания аварийного пожарного насоса должен обеспечиваться аварийным генератором.

Элементы запуска, если установлены, (пусковой двигатель, клиновой ремень, муфта, рукоятка и т.п.) должны работать до запуска аварийного пожарного насоса.

Ф. На грузовых судах валовой вместимостью менее 2000, если пожар в любом одном отсеке может вывести из строя все насосы, должно иметься другое, альтернативное средство подачи воды для целей пожаротушения, одобренное Администрацией. Как правило, этим альтернативным средством являются портативные аварийные пожарные насосы.

Если вышеуказанные требования не применимы к судну, и на судне не установлен аварийный пожарный насос, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо» (если пожар в любом одном отсеке не выведет из строя все насосы, то аварийный пожарный насос не требуется).

Ссылка на конвенции:

- СОЛАС 1960 г./Глава II/Пр. 64, 65 (суда, построенные до 25 мая 1980 г.)
- Конвенция СОЛАС 1974 г./Глава II-2/Пр. 52 (суда, построенные 25 мая 1980 г. или после этой даты, но до 1 сентября 1984 г.)
- СОЛАС 1981 с изменениями/Глава II-2/Пр. 4 (суда, построенные 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 июля 1986 г.)
- СОЛАС 1991/1992 с изменениями/Глава II-2/Пр. 4 (суда, построенные 1 июля 1986 г. или после этой даты, но до 1 июля 2002 г.)
- СОЛАС 1999/2000 гг. с изменениями/Глава II-2/Пр. 10.2.2.3 (суда, построенные 1 июля 2002 г. или после этой даты)
- Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс) 2015 г./ЧАСТЬ I-A/7.3 (суда, построенные 1 января 2017 г. или после этой даты)
- Международный кодекс по системам пожарной безопасности 2002 г./ГЛАВА 12/2 (суда, построенные 1 июля 2002 г. или после этой даты, но до 1 июля 2014 г.)
- Международный кодекс по системам пожарной безопасности с изменениями 2012 г./ ГЛАВА 12/2(суда, построенные 1 июля 2014 г. или после этой даты)

Код несоответствия: 04102 – Аварийный пожарный насос (трубопроводы, вентили)

Характер несоответствия: не соответствует требованиям, содержится в ненадлежащем состоянии, повреждено, не функционирует, недостаточное давление.

Рекомендуемые меры: Коды 17, 30 (Задержание).

9а.* В случае проведения в ходе проверки учения по борьбе с пожаром, учение признано удовлетворительным?

В объеме девятого вопроса 9а.* проверяется:

- учения по борьбе с пожаром на судне проводились в установленные сроки (графиком проведения учений), и соответствующие записи о проведении учений внесены в судовой журнал;
- в случае проведения учения по борьбе с пожаром в присутствии инспектора ГПК в ходе проверки проверяются знания и действия экипажа по объявленной тревоге.

Требования:

Целью этого вопроса является обеспечить гарантированную проверку в ходе КИК, что подробные записи о проведении учений по борьбе с пожаром вносятся в судовой журнал, предписанный Администрацией Флага (Приказ Минтранса РФ от 10.05.2011 № 133 "Об утверждении правил ведения журналов судов"). Если учение не было проведено в назначенное время или в неполном объеме, то в судовом журнале делается запись, поясняющая обстоятельства и объем проведенного учения (тренировки, учебного сбора).

Если проверка судового журнала/записей выявила, что учения не были проведены в соответствии с требованиями Главы III правило 30 СОЛАС 1996/1998 г. с изменениями, Главы III правило 19 СОЛАС 2013 г. с изменениями, инспектор ГПК, проводящий проверку требует от капитана проведения учения по борьбе с пожаром. Однако нельзя требовать проведения учений, которые, по мнению капитана судна, могут поставить под угрозу безопасность судна, экипажа, пассажиров или груза.

При проведении учений по борьбе с пожаром необходимо обеспечить, насколько это возможно, отсутствие вмешательства в обычные судовые операции, такие как погрузка и разгрузка груза и балластировка, проводимые под ответственностью капитана.

Учения должны проводиться с безопасной скоростью. Инспектор, присутствующий при учениях по борьбе с пожаром, должен убедиться в том, что члены экипажа знакомы со своими обязанностями и надлежащим использованием судовых установок и оборудования.

Если установлено, что члены экипажа не знакомы со своими обязанностями или не способны к безопасному использованию спасательного и противопожарного оборудования, то необходимо остановить учения и уведомить капитана о неуспешном проведении учений.

Если в ходе проверки в присутствии инспектора ГПК проводилось учение и его результат положительный, то в вопроснике необходимо поставить отметку «ДА». Если результат неудовлетворительный, то в вопроснике необходимо поставить отметку «НЕТ». Если учения не проводились в присутствии инспектора ГПК, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо».

В тех случаях, когда учения проводятся в присутствии инспектора, и их результат оценивается как неудовлетворительный (ответ «Нет» в вопроснике), необходимо профессионально определить, представляет ли это серьезный риск для безопасности экипажа, судна и морской среды, и могут ли недостатки быть устранены до отхода судна.

Ссылка на конвенцию:

· СОЛАС 1996/1998 гг. с изменениями/Глава III/Пр. 30

· СОЛАС 2013 г. с изменениями/Глава III/Пр. 19

- (Для судов, построенных до 01.07.1998 г., применяется правило 18 Главы III СОЛАС, Консолидированное издание 1993 г.)

Код несоответствия:

· 04109 – Учения по борьбе с пожаром

Характер несоответствия: не соответствует требованиям, отсутствуют записи о проведении учений, недостаточная отработка, не проводились.

Рекомендуемые меры: Коды 17, 30 (Задержание).

9b.* В случае проведения в ходе проверки учения по оставлению судна, учение признано удовлетворительным?

В объеме девятого вопроса 9b.* проверяется следующее:

- учения по оставлению судна проводились в установленные сроки (графиком проведения учений), и соответствующие записи о проведении учений внесены в судовой журнал;
- при проведении учения по оставлению судна в присутствии инспектора, проверяются знания и действия членов экипажа по объявленной тревоге.

Требования:

Целью этого вопроса является обеспечить гарантированную проверку в ходе КИК, что подробные записи о проведении учений по оставлению судна заносятся в судовой журнал, предписанный Администрацией Флага (Приказ Минтранса РФ от 10.05.2011 № 133"Об утверждении правил ведения журналов судов"). Если учение не было проведено в назначенное время или в неполном объеме, то в судовом журнале делается запись, поясняющая обстоятельства и объем проведенного учения (тренировки, учебного сбора).

Если проверка судового журнала/записей выявила, что учения не были проведены в соответствии с требованиями Главы III правило 30 СОЛАС 1996/1998 гг. с изменениями, Главы III правило 19 СОЛАС 2013 г. с изменениями, инспектор ГПК, проводящий проверку требует от капитана проведения учения по оставлению судна. Однако нельзя требовать проведения учений, которые, по мнению капитана судна, могут поставить под угрозу безопасность судна, экипажа, пассажиров или груза.

При проведении учений по оставлению судна необходимо обеспечить, насколько это возможно, отсутствие вмешательства в обычные судовые операции, такие как погрузка и разгрузка груза и балластировка, проводимые под ответственностью капитана.

Учения должны проводиться с безопасной скоростью. Инспектор, присутствующий при учениях по оставлению судна, должен убедиться в том, что члены экипажа знакомы со своими обязанностями и надлежащим использованием судовых установок и оборудования.

Если установлено, что члены экипажа не знакомы со своими обязанностями или не способны к безопасному использованию спасательного оборудования, то необходимо остановить учения и уведомить капитана о неуспешном проведении учений.

Если в ходе проверки в присутствии инспектора ГПК проводилось учение и его результат положительный, то в вопроснике необходимо поставить отметку «ДА». Если результат неудовлетворительный, то в вопроснике необходимо поставить отметку «НЕТ». Если учения не проводились в присутствии инспектора ГПК, в вопроснике необходимо поставить отметку в графе «Неприменимо».

В тех случаях, когда учения проводятся в присутствии инспектора, и их результат оценивается как неудовлетворительный (ответ «Нет» в вопроснике), необходимо профессионально определить, представляет ли это серьезный риск для безопасности экипажа, судна и морской среды, и могут ли недостатки быть устранены до отхода судна.

Ссылка на конвенцию:

- СОЛАС 1996/1998 гг. с изменениями/Глава III/Пр. 30
- СОЛАС 2013 г. с изменениями/Глава III/Пр. 19
- (Для судов, построенных до 01.07.1998 г. применяется правило 18 Главы III СОЛАС, Консолидированное издание 1993 г.)

Код несоответствия:

- 04110 – Учения по оставлению судна (шлюпочная тревога)

Характер несоответствия: не соответствует требованиям, отсутствуют записи о проведении учений, недостаточная отработка, не проводились.

Рекомендуемые меры: Коды 17, 30 (Задержание).

10.* Соответствующие члены экипажа ознакомлены с использованием аварийного оборудования, подлежащего проверке в рамках КИК (перечисленных в вопроснике)?

В объеме десятого вопроса проверяются члены экипажа, за которыми закреплены обязанности по действиям с аварийным оборудованием, перечисленным в вопроснике по КИК (вопросы 2, 3, 4, 6, 7а, 7в, 8) на предмет ознакомления с правилами обращения с аварийным оборудованием, умением обслуживать и управлять аварийным оборудованием.

Требования:

Аварийные учения и тренировки членов экипажа, проводимые в соответствии с процедурами СУБ, должны обеспечивать правильное использование членами экипажа аварийного оборудования.

Члены экипажа должны уметь объяснить процесс работы с оборудованием. Практическая демонстрация назначенными членами экипажа своих навыков работы с аварийным оборудованием может быть заменена на основании ответов на вышеприведенные вопросы данного вопросника (вопросы 2, 3, 4, 6, 7а, 7в, 8).

Если ответственные члены экипажа демонстрируют слабый уровень осведомленности об эксплуатации аварийного оборудования и показывают недостаточную эффективность применения СУБ, ответ на вопрос 10 должен быть «Нет».

Ссылка на конвенцию:

Конвенция ПДНВ и кодекс ПДНВ, включая Манильские поправки 2010 г./ Конвенция ПДНВ / ПРИЛОЖЕНИЕ / Правило I/14.1.5

Код несоответствия:

· 04121 – Ознакомление членов экипажа с аварийными системами

Характер несоответствия: не ознакомлены.

Рекомендуемые меры: Код 30 (Задержание).

11. Судну отказано в выдаче разрешения на выход из морского порта по результатам КИК?

В случае, если ответом на вопросы, отмеченные «*», является ответ «НЕТ», может быть рассмотрен вопрос о выдаче отказа в разрешении на выход судна из порта. Ответ «ДА» ставится только в том случае, если решение об отказе в выдаче разрешения на выход принято на основании отрицательных ответов вопросника по КИК. Если в результате осмотра судну было отказано в выдаче разрешения на выход (задержание судна) по недостаткам (замечаниям), не включенным в вопросник, ответ на 11-й вопрос ставится «НЕТ».

Подробная информация о любых недостатках и их кодах, выявленных в ходе проверки по вопроснику КИК, должна быть внесена в форму Б акта осмотра судна и в информационную систему государственного портового.

Приложение

*Список рекомендаций, относящихся к вопроснику КИК по аварийным системам

Вопрос	Тема	Название
В1	Документация	MSC/Circ.919: Руководство в отношении схем по борьбе за живучесть MSC.1/Circ.1245: Руководство в отношении схем по борьбе за живучесть и информации капитану MSC.1/Circ.1255: Руководство для владельцев/операторов судов по подготовке процедур аварийной буксировки MSC.35(63) : Утвержденное руководство по устройствам аварийной буксировки танкеров
В2	Система громкоговорящей связи	MSC/Circ.808 : Рекомендация по эксплуатационным требованиям к системам громкоговорящей связи на пассажирских судах, включая прокладку кабелей
В3	Индикатор уровня воды	MSC.145(77): Эксплуатационные требования для датчиков уровня воды на навалочных судах А.1021(26) : Кодекс по извещателям и индикаторам 2009 г.
В4	Рулевое устройство	MSC.1/Circ.1398: Унифицированная интерпретация правила II-1/29 конвенции СОЛАС, Приложение («Механическая, гидравлическая и электрическая независимость и обнаружение отказов и отклика систем управления рулевым устройством») MSC.1/Circ.1416: Унифицированная интерпретация правила II-1/29 конвенции СОЛАС, Приложение (Унифицированная интерпретация в отношении устройств по управляемости и функционированию судов, оснащенных двигательными и рулевыми системами, иными чем традиционные системы управления по курсу судна) MSC.1/Circ.1425 : Унифицированная интерпретация правил II-1/29.3 и 29.4 Конвенции СОЛАС, Приложение (Унифицированная интерпретация в отношении испытаний рулевого устройства судов, которые проводятся не при максимальной эксплуатационной осадке)

В6	Аварийное освещение, аккумуляторы и переключатели	MSC/Circ.736: Интерпретация неоднозначных выражений СОЛАС Глава II-1 MSC.1/Circ.1464/REV.1: Пересмотренные унифицированные интерпретации главы II-1 Конвенции СОЛАС MSC.1/Circ.1572 : Унифицированные интерпретации главы II-1 Конвенции СОЛАС
В7	Аварийный источник электроэнергии	MSC.1/Circ.1572 : Унифицированные интерпретации главы II-1 Конвенции СОЛАС
В8	Аварийный пожарный насос и его рукава	MSC.1/Circ.1314: Применение правила II-2 конвенции СОЛАС и главы 12 Кодекса СПБ относительно производительности аварийного пожарного насоса MSC.1/Circ.1388 : Унифицированные интерпретации главы 12 Международного кодекса ИМО по системам противопожарной безопасности

Вышеперечисленные резолюция ИМО и резолюции и циркуляры Комитета по Безопасности Мореплавания приведены исключительно в справочных целях для подготовки к проведению проверок по вопроснику КИК и не являются нормативными правовыми актами.