

**МИНИСТЕРСТВО РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР**  
**ПИСЬМО от 21 октября 1986 г. N 1-52-58-99**  
**О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ НАСТАВЛЕНИЯ ПО БОРЬБЕ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ**  
**СУДОВ МИНРЕЧФЛОТА РСФСР (НБЖС РФ-86)**

В связи с ростом размеров и сложности конструкций судов, как смешанного, так и внутреннего плавания, расширением номенклатуры перевозимых грузов, вступлением в силу Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), дополнений и изменений к ней, Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несений вахты 1978 г., введением новых стандартов на условные обозначения и т.д. утвердить и ввести в действие с 1 ноября 1987 г. новое Наставление по борьбе за живучесть судов Министерства речного флота РСФСР (Приложение).

Требования НБЖС РФ-86 обязательны для экипажей судов, работников парокондуктов, проектно-конструкторских бюро, судоремонтных и судостроительных заводов и других организаций и учреждений МРФ, связанных с эксплуатацией судов, разработкой их проектов, наблюдением за их постройкой и ремонтом.

Считать утратившим силу Наставление по борьбе за живучесть судов смешанного плавания МРФ РСФСР (НБЖССП-74), утвержденное 1 ноября 1974 г.

Заместитель Министра

Н.П.ГОРЬКОВ

Утверждено

Министерством

речного флота РСФСР

**НАСТАВЛЕНИЕ ПО БОРЬБЕ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДОВ МИНРЕЧФЛОТА РСФСР (НБЖС РФ-86)**

Наставление по борьбе за живучесть судов Министерства речного флота РФ (НБЖС РФ-86)

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

является руководящим документом, регламентирующим в соответствии с Уставом службы на судах Минречфлота РФ действия членов экипажей по судовым тревогам - борьбе с пожаром, водой, аварийными повреждениями, разливами нефтепродуктов, а также по спасанию пассажиров и членов экипажей с использованием судовых коллективных и индивидуальных спасательных средств.

Согласовано

Главной инспекцией по безопасности судоходства - В.И. Лашевич.

Главфлотом - В.С. Трофимов.

Отделом ВОХР - А.И. Шабунин.

Утверждено Министерством речного флота РФ.

Заместитель Министра Н.П. Горьков.

## **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **1.1. НАЗНАЧЕНИЕ И ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ**

1.1.1. Наставление регламентирует подготовку и действия членов экипажей по судовым тревогам: борьбе с пожарами, водой, аварийными повреждениями, разливами нефтепродуктов, по спасанию экипажей и пассажиров с использованием судовых коллективных и индивидуальных спасательных средств, а также мероприятия, способствующие успеху этих действий.

1.1.2. Требования Наставления обязательны для экипажей судов Министерства речного флота РСФСР, работающих как на внутренних водных путях, так и с выходом в море, а также для предприятий и организаций, связанных с их проектированием, строительством, ремонтом и эксплуатацией.

1.1.3. Наставление распространяется на экипажи судов, находящихся в эксплуатации, в навигационном ремонте или на отстое с экипажем на борту, т.е. с момента подписания акта о приемке судна в эксплуатацию до подписания акта о приемке судна на отстой или ремонт с ответственным хранением.

1.1.4. Наставление не распространяется на экипажи дебаркадеров, плавучих причалов, нефтеперекачивающих станций и других стоечных судов, постоянно ошвартованных к берегу, борьба с авариями на которых ведется в основном береговыми силами и средствами.

### **1.2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

1.2.1. Живучестью судна называется его способность в достаточной мере сохранять и восстанавливать свои навигационные качества и обеспечивать безопасность находящихся на борту людей и сохранность груза при аварийных обстоятельствах.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

1.2.2. Живучесть судна обеспечивается:

- запасом плавучести и остойчивости;

- пожарной безопасностью;

- живучестью судовой техники;

- подготовленностью экипажа к борьбе за живучесть судна и действиями по ее поддержанию и восстановлению.

1.2.3. Пожарной безопасностью судна называется его способность противостоять возникновению и распространению взрывов и пожаров, а также их воздействию на судно и груз.

1.2.4. Живучестью судовой техники называется ее способность сохранять и восстанавливать свои свойства при аварийных обстоятельствах и обеспечивать постоянную готовность к действию по прямому назначению.

1.2.5. Под готовностью экипажа к борьбе за живучесть понимаются его знание и умение выполнять организованные, решительные и квалифицированные действия, направленные на ликвидацию аварийных обстоятельств или уменьшение их опасного влияния на судно и людей.

1.2.6. Под борьбой за живучесть судна понимаются организованные, энергичные и квалифицированные действия его экипажа при возникновении аварийных обстоятельств, с целью ликвидации или уменьшения их отрицательного влияния на безопасность судна, людей и сохранность груза.

1.2.7. Под машинными помещениями (МП) понимаются: помещения, в которых размещаются главные двигатели, котлы, вспомогательные механизмы, электрическое оборудование, мастерские, кладовые и т.д.

1.2.8. Под водогазонепроницаемыми закрытиями понимаются: люки, двери, горловины и другие закрытия, установленные на конструктивных элементах судна, с целью исключения проникновения через них воды и газов.

1.2.9. Под противопожарными закрытиями понимаются: двери, люки и другие закрытия, установленные на огнестойких и огнезадерживающих конструктивных элементах судна, равноценные им по огнестойкости, препятствующие распространению пожара и дыма по судну и создающие условия для безопасной эвакуации людей из судовых помещений, а также способствующие успешной борьбе с пожаром.

1.2.10. Под наружными запорными устройствами судовой вентиляции понимаются: двери и крышки шахт; грибовидные головки; клинкетты; задвижки и другие устройства, установленные на воздухопроводах с целью герметизации помещений.

1.2.11. К аварийному снабжению относятся: аварийный инвентарь; аварийные материалы и переносные водоотливные средства (мотонасосы, погружные электронасосы, водоструйные эжекторы и т.п.).

1.2.12. К противопожарному снабжению относятся: переносные средства борьбы с пожарами; пожарный инвентарь и материалы, предназначенные для тушения пожара.

1.2.13. Под аварийным или пожарным постом понимается место, где хранится аварийное или противопожарное снабжение или место, где находится станция пожарной сигнализации и пусковые устройства противопожарных систем.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

1.2.14. К спасательным средствам относятся: спасательные шлюпки и плоты с их оборудованием и снабжением; плавучие приборы; спасательные жилеты или нагрудники; спасательные круги; спасательные костюмы-комбинезоны и т.д.

1.2.15. В настоящем Наставлении ниже перечисленные термины имеют следующие значения:

- капитан - лицо, осуществляющее самостоятельное командование судном, независимо от конкретного наименования должности (капитан-дублер, командир, багермейстер, шкипер и т.д.);

- первый штурман - первый заместитель капитана (старший помощник капитана, багермейстера, первый помощник командира и т.д.);

- первый помощник - помощник капитана по политико-воспитательной работе на судах заграничного плавания;

- механик - заместитель капитана по технической эксплуатации судна (старший механик, механик-дублер и т.д.);

- судовой журнал - термин, используемый для обозначения "вахтенного", "единого вахтенного" и "судового" журнала;

- Регистр - Речной Регистр РСФСР или Регистр СССР.

## **2. ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ**

### **2.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

2.1.1. Под предупредительными мероприятиями понимаются мероприятия, обеспечивающие нормальную эксплуатацию судна в соответствии с его назначением, готовность судна и экипажа к борьбе за живучесть.

2.1.2. Порядок эксплуатации корпуса судна, главных и вспомогательных двигателей судовых систем, устройств и оборудования определяется правилами технической эксплуатации, инструкциями заводов-изготовителей и т.д.

2.1.3. Общий противопожарный режим на судах поддерживается в строгом соответствии с требованиями правил пожарной безопасности, действующих на судах МРФ.

2.1.4. Специальные меры пожарной безопасности применительно к роду перевозимого груза осуществляются в соответствии с указаниями и требованиями специальных правил, регламентирующих перевозку опасных грузов в море и на внутренних судоходных путях.

2.1.5. Загрузка судна производится в соответствии с действующими нормами и правилами, касающимися посадки судна, его остойчивости и высоты надводного борта.

2.1.6. При погрузке палубного груза предусматриваются:

- огражденные аварийные проходы (переходные мосты) по всему судну, имеющие достаточное освещение;

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

- свободный доступ к входам в грузовые помещения;
- доступ к местам размещения аварийного имущества;
- свободный доступ к противопожарным постам и кранам пожарной магистрали;
- свободный доступ к входам в жилые и служебные помещения и выходам из них.

2.1.7. Размещение, крепление и перевозка груза осуществляются в соответствии с требованиями специальных правил, регламентирующих эти вопросы, применительно к роду груза и району плавания (морское, прибрежное и внутренние воды).

2.1.8. Состав, размещение и характеристики средств борьбы за живучесть, спасательных средств, аварийного и противопожарного снабжения определяются правилами Регистра и правилами пожарной безопасности, действующими на судах Министерства речного флота.

## **2.2. МАРКИРОВКА ШПАНГООТОВ, ВОДОГАЗОНЕПРОНИЦАЕМЫХ И ПРОТИВОПОЖАРНЫХ ЗАКРЫТИЙ, ЗАПОРНЫХ УСТРОЙСТВ СУДОВОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ, ТРУБОПРОВОДОВ И ЭЛЕКТРОЩИТОВ**

2.2.1. Каждой палубе, водонепроницаемой переборке, шпангоуту, отсеку и т.п. присваиваются номера и/или наименования в соответствии с построечной спецификацией.

2.2.2. На всех дверях, люках (за исключением люковых закрытий трюмов), горловинах танков (цистерн), запорных устройствах судовой вентиляции, пробках замерных отверстий, головках воздушных труб танков заводом - строителем судна должны быть укреплены стационарные планки или сделаны надписи наименований помещений, куда они ведут, а для запорных устройств судовой вентиляции принцип действия и наименование вентилируемого помещения. Например, "Вытяжная, аккумуляторная".

2.2.3. На каждом судне с обоих бортов должны быть нанесены номера шпангоутов на внутренней части фальшбортов или на видных местах палубы у бортов судна. Номера наносятся синей или белой краской через каждые пять шпангоутов. Под номером шпангоута, находящегося на водонепроницаемой переборке, наносится черта. Высота цифр - 100 мм, ширина штриха - 10 мм.

2.2.4. Забортные отверстия (кингстоны и др.) обозначаются кругом, разделенным по горизонтали чертой. В верхней части круга указывается первая буква наименования отверстия, а в нижней - расстояние в метрах от кромки верхней палубы до верхней кромки отверстия. Обозначения наносятся на фальшбортах черной или белой краской. Внутренний диаметр круга - 250 мм, высота букв, цифр - 100 мм, ширина штриха - 10 мм.

2.2.5. В машинных помещениях судна по обоим бортам на каждом пятом шпангоуте должны быть нанесены их номера и линия, соответствующая летней грузовой ватерлинии для пресной воды. Ширина полосы ватерлинии - 20 мм. Размеры и цвет цифр - в соответствии с п. 2.2.3.

2.2.6. Маркировка, порядок заdraивания (отdraивания) водогазонеprоницаемых и противопожарных закрытий, а также запорных устройств судовой вентиляции устанавливается в соответствии с Приложениями 1 и 2.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

2.2.7. Отнесение водогазонепроницаемых и противопожарных закрытий к той или иной группе маркировки определяется на эксплуатируемых судах судовладельцем или администрацией судна, на строящихся судах - заводом-строителем в соответствии с Приложениями 1 и 2 настоящего Наставления.

2.2.8. Судовые трубопроводы должны иметь отличительные знаки и окраску в соответствии с Приложением 3.

2.2.9. Электрораспределительные щиты должны иметь условные обозначения в соответствии с Приложением 4.

2.2.10. Для обозначения путей к спасательным средствам и санитарным пунктам, мест расположения аварийного и противопожарного снабжения и т.д. применяют символы в соответствии с Приложением 5. Места их нанесения определяются на вновь строящихся судах проектными организациями, на эксплуатируемых - администрацией судна.

Примечание. На вновь строящихся судах все виды маркировки производятся судостроительными предприятиями.

## **2.3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОТОВНОСТИ К ДЕЙСТВИЮ**

### **СТАЦИОНАРНЫХ СРЕДСТВ БОРЬБЫ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА**

2.3.1. За поддержание в исправности и готовности к немедленному действию средств борьбы за живучесть отвечают члены экипажа согласно расписанию по заведованиям.

2.3.2. Все стационарные системы обеспечения живучести судна должны находиться в постоянной готовности к немедленному действию.

2.3.3. По общесудовой тревоге система водяного пожаротушения должна находиться под рабочим давлением, а резервные пожарные насосы должны быть готовы к немедленному запуску. Ко всем пожарным кранам подается вода.

При отрицательных температурах во время учебных тревог к пожарным кранам, расположенным снаружи и в неотапливаемых помещениях, вода не подается.

2.3.4. Судно должно быть снабжено в соответствии с действующими нормами полным комплектом запасных частей, инструмента и расходного материала для исправления аварийных повреждений систем живучести.

Запасные части должны храниться вблизи тех систем, для которых они предназначены и не должны расходоваться для планового ремонта этих систем.

## **2.4. ХРАНЕНИЕ АВАРИЙНОГО И ПРОТИВОПОЖАРНОГО СНАБЖЕНИЯ И СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ**

2.4.1. Аварийное и противопожарное снабжение и спасательные средства: должны:

- всегда быть готовы к немедленному использованию для борьбы за живучесть судна, для спасения экипажа и оказания помощи другому, терпящему бедствие, судну;
- содержаться в соответствии с требованиями инструкций заводов-изготовителей, а также специальных правил; использоваться только по своему прямому назначению, а также на занятиях и учебных тревогах;
- пополняться после использования до действующих норм с приходом судна в порт;
- иметь отличительную окраску и маркировку в соответствии с правилами Регистра и правилами пожарной безопасности, действующими на судах МРФ РСФСР (см. Приложение 6 настоящего Наставления).

2.4.2. Рабочие поверхности металлических изделий, входящих в комплект предметов аварийного и противопожарного снабжения, должны быть покрыты тонким слоем нейтральной смазки.

2.4.3. Аварийное и противопожарное снабжение и спасательные средства должны размещаться на штатных местах, а также на аварийных и пожарных постах.

2.4.4. Хранение аварийного и противопожарного снабжения совместно с другим судовым имуществом или грузом запрещается. Разрешается совмещение пожарных и аварийных постов.

2.4.5. При наличии на судне аварийной партии и аварийной группы МП создают не менее двух совмещенных пожарных и аварийных постов - палубный и машинный. Если в соответствии с расписанием по тревогам на судне аварийная группа МП не организуется, то может быть создан только один аварийно-пожарный пост.

2.4.6. Размещение общесудовых аварийных и противопожарных постов должно удовлетворять следующим требованиям:

- палубные посты должны располагаться выше главной палубы, вход в них, как правило, должен быть с открытой палубы;
- при расположении постов в судовых помещениях они должны быть выгорожены металлическими переборками, иметь освещение от основной и аварийной сетей и свободные проходы к ним;
- при невозможности оборудования таких постов, аварийное и противопожарное снабжение, спасательные средства могут размещаться в специально оборудованных ящиках;
- над входом в пост или на ящике с имуществом должна быть нанесена надпись "Противопожарное и (или) аварийное снабжение". Слова "Противопожарное снабжение" наносятся красной краской, "Аварийное снабжение" - синей. В надписи "Противопожарное и аварийное снабжение" слово "аварийное" наносится синей краской, остальные слова - красной. Высота букв в надписях 50 - 100 мм, ширина штриха 5 - 10 мм.

На посту на видном месте или на внутренней стороне крышки ящика должна быть вывешена опись хранящегося снабжения.

2.4.7. Размещение и хранение аварийного и противопожарного снабжения должны обеспечивать:

комплектность и полный, по возможности, набор имущества на каждом посту для борьбы с

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

водой, паром и дымом;

наличие на аварийных и пожарных постах штатных мест для крепления имущества;

свободный доступ к каждому предмету в комплекте имущества;

сохранность имущества при длительном хранении.

2.4.8. Хранение аварийного снабжения должно удовлетворять следующим требованиям:

мягкие пластыри в сложенном положении и упакованные в чехлы должны храниться на стеллажах, банкетках или быть подвешенными к роstrам, подволоку; все оборудование для них должно храниться рядом в посту или в ящике;

сыпучие и жидкие аварийные материалы должны храниться в специальной влагонепроницаемой таре с плотно закрывающимися крышками, открываемыми руками без применения инструмента, цемент должен храниться в водонепроницаемой таре вместимостью 25 - 50 кг, имеющей ручки для переноса;

легкий инструмент должен храниться в специальных сумках;

легководлазное снаряжение, при отсутствии на судне специального аварийного поста, должно храниться в кладовых или шкафах для хранения водолазного имущества.

2.4.9. Хранение предметов противопожарного снабжения должно удовлетворять требованиям правил Регистра и правил пожарной безопасности на судах Минречфлота.

2.4.10. Спасательным шлюпкам правого борта присваиваются нечетные номера, а шлюпкам левого борта - четные. Нумерация ведется от носа к корме. Аналогичная нумерация присваивается жестким и надувным спасательным плотам и спасательным плавучим приборам.

2.4.11. Спасательные шлюпки в положении "по-походному" закрепляются штатным креплением, которое должно быстро отдаваться по сигналам тревог: "Человек за бортом" и "Шлюпочная тревога".

2.4.12. Все спасательные шлюпки с уложенными в них предметами снабжения должны закрываться сверху чехлами или специальными щитами, в каждой шлюпке должна иметься опись и схема расположения предметов снабжения.

2.4.13. Моторные спасательные шлюпки должны иметь постоянно размещенный на них регламентированный запас топлива, запасных частей и инструмента.

2.4.14. На судах, эксплуатируемых в море в малом и дальнем плавании, дежурная шлюпка, а если на судне нет специальной дежурной шлюпки, то одна из спасательных шлюпок, должна находиться в постоянной готовности к спуску в течение не более 5 мин. и не более чем двумя членами экипажа.

2.4.15. Места установки спасательных средств, участки воды в районах их спуска, а также проходы, тралы и места сборов должны освещаться судовыми средствами, специально предназначенными для этой цели.

2.4.16. На спасательных шлюпках и плотам, на пультах управления их спуском или вблизи от них должны предусматриваться таблички или обозначения, поясняющие назначение органов управления и порядок пользования ими, а также содержащие необходимые инструкции и предупреждения.

2.4.17. Спасательные круги следует размещать в легко доступных местах равномерно по обоим

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.



бортам судна.

2.4.18. Спасательные жилеты (нагрудники) и костюмы-комбинезоны должны храниться в легко доступных местах.

## **2.5. ДОСТУП В ЗАПИРАЕМЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ СУДНА**

2.5.1. На судне в любое время суток должен быть обеспечен доступ во все запираемые помещения. Для этой цели дверные замки всех помещений должны иметь по два комплекта ключей.

2.5.2. Первый комплект ключей должен храниться:

от помещений станций пожаротушения, румпельной и запасных выходов - в специальных шкафчиках, размещенных у входов в эти помещения и непосредственно у запасных выходов;

от помещений с материальными ценностями - у заведующих помещениями;

от кают экипажа - у лиц, занимающих их;

от кают пассажиров - на специальной судовой доске, в установленном месте (помещении).

2.5.3. Второй комплект ключей от всех помещений, за исключением кают членов экипажа, хранится на специальной доске, размещенной в установленном помещении. Доска с ключами должна запирается на замок и опечатываться, а ключ от нее, вместе с ключом от помещения, где расположена доска, должен находиться у вахтенного начальника.

Доска с ключами второго комплекта от кают членов экипажа размещается в каюте первого штурмана. Ключ от этой доски находится у первого штурмана, а в его отсутствие - у вахтенного начальника.

Примечание. Во время общесудовых тревог каюты экипажа, а во время шлюпочной тревоги - и пассажиров, не должны закрываться на ключ.

2.5.4. На случай экстренной необходимости на судне разрешается иметь универсальный ключ для всех помещений (вездеход) первому штурману, механику судна и при стоянке в порту - вахтенному начальнику.

## **3. ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА К БОРЬБЕ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА**

3.1. Подготовка к борьбе за живучесть судна обязательна для всего экипажа и должна проводиться с учетом типа и особенностей судна, рода перевозимого груза и района плавания, в комплексе с технической учебой, в соответствии с требованиями Устава службы на судах МРФ, настоящего Наставления и других руководящих документов.

Подготовка экипажа к борьбе за живучесть судна производится по планам, которые составляются первым штурманом и механиком по использованию и утверждаются капитаном. В план

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

включаются занятия и тренировки.

3.2. Основная цель подготовки - достижение должного уровня знаний и натренированности экипажа, обеспечение надлежащей организации, слаженности, а также точности и быстроты его действий по квалифицированному применению всех средств борьбы за живучесть судна и спасательных средств в сложных аварийных обстоятельствах.

3.3. Подготовка экипажа к борьбе за живучесть должна быть последовательной и включать:

изучение устройства судна, судовой техники, в т.ч. стационарных технических средств борьбы за живучесть судна и предметов аварийного и противопожарного снабжения и спасательных средств;

изучение предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судна;

изучение организации и методов борьбы с водой, пожарами, дымом и паром;

отработку первичных мероприятий по борьбе за живучесть судна согласно Приложению 7;

подготовку командного состава к руководству борьбой за живучесть судна и отработку его взаимозаменяемости, отработку связи и взаимодействия главного командного пункта (ГКП) с аварийными партиями, группами и отдельными постами;

отработку взаимодействия и взаимозаменяемости членов экипажа по борьбе за живучесть судна;

изучение и отработку способов оказания первой медицинской помощи пострадавшим;

изучение и отработку обязанностей по всем тревогам.

3.4. Подготовка экипажа к борьбе за непотопляемость должна включать:

изучение:

конструктивных особенностей судна и предупредительных мероприятий по обеспечению его непотопляемости;

документации по остойчивости и непотопляемости судна (только командным составом);

отработку:

практических навыков в производстве расчетов для принятия мер против опрокидывания судна из-за потери или резкого снижения его остойчивости, по сохранению достаточного запаса плавучести;

практических навыков по разведке места поступления забортной воды внутрь судна и по предотвращению ее распространения по судну, а также по обеспечению водонепроницаемости отдельных помещений;

практических навыков по заделке пробоин и использованию аварийного снабжения;

практических навыков стационарных средств борьбы с водой; практических навыков по подкреплению водонепроницаемых переборок и закрытий;

взаимодействия членов экипажа при борьбе с водой.

3.5. Подготовка экипажа к борьбе с пожарами должна включать:

изучение:

конструктивных особенностей судна и предупредительных мероприятий по предотвращению пожаров и взрывов;

организации и методов борьбы с пожарами и дымом;

отработку:

практических навыков по разведке пожаров, выбору огнегасительных средств, предотвращению распространения и ликвидации пожара;

практических навыков по использованию стационарных средств борьбы с пожарами;

практических навыков по использованию противопожарного снабжения;

способов подачи воды и других огнегасительных веществ к местам пожара.

3.6. Подготовка экипажа к борьбе за живучесть судовой техники должна включать:

изучение предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судовой техники, а также ее эксплуатационных характеристик и взаимозаменяемости;

отработку практических навыков по управлению судовой техникой при различных аварийных обстоятельствах, а также по устранению ее повреждений;

отработку практических навыков по обеспечению надежности работы электромеханической установки для обеспечения хода и управляемости судна;

изучение приемов бесперебойного обеспечения потребителей электроэнергии;

изучение методов и приемов по исправлению поврежденных систем, магистралей.

3.7. Подготовка экипажа к борьбе за живучесть судна должна включать занятия, тренировки и учебные тревоги с максимальным использованием материальной части (плакаты, кинофильмы, имущество, инвентарь и т.п.), а также самостоятельную подготовку.

3.8. Частота проведения каждого вида учебных тревог устанавливается капитаном в зависимости от уровня подготовки экипажа, но не реже чем один раз в месяц. При этом тревоги по борьбе с пожарами и оставлению судна на пассажирских судах внутреннего и каботажного плавания должны производиться не реже двух раз в месяц, а на пассажирских судах заграничного плавания - еженедельно.

Во время проведения учебных тревог каждая спасательная или дежурная шлюпка не реже чем через три месяца должна с распisanной на ней командой спустаться и маневрировать на воде.

В случае смены экипажа более чем на 25% учебные тревоги по борьбе с пожаром и оставлению судна должны быть проведены не позже чем через 24 ч после такой смены.

3.9. На занятиях изучаются, а на тренировках практически отрабатываются вопросы, изложенные в п. 3.3.

В ходе занятий каждый член экипажа должен твердо усвоить, что основой успеха борьбы за живучесть судна являются: безусловное выполнение всех предусмотренных мероприятий; безукоризненное знание всеми своих обязанностей по тревогам и умение уверенно их выполнять в сложных аварийных обстоятельствах; четкое взаимодействие всего экипажа. В результате тренировок все члены экипажа должны приобрести надежные навыки в уверенном, быстром и точном выполнении своих обязанностей по всем судовым тревогам, в сложных аварийных обстоятельствах.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

Все лица командного состава машинной команды должны уметь пустить и остановить: дизель-генератор, турбогенератор, мотопомпу, пожарный насос, средства водоотлива, осушения, затопления, стационарные системы пожаротушения и прочие аварийные противопожарные и спасательные средства.

Все лица штурманского состава должны уметь пустить в действие стационарные системы пожаротушения, пуск которых предусмотрен из рулевой рубки или других помещений, кроме машинных.

3.10. Во время учебных тревог отрабатываются:

организация наблюдений;

организация связи и взаимодействие ГКП, аварийных партий, групп и отдельных постов;

практические навыки по использованию аварийными партиями и группами средств борьбы за живучесть судна;

организация борьбы за живучесть судна в целом и обработка отдельных задач (борьба с пожаром, водой, аварийными повреждениями и т.д.);

обеспечение живучести судна при наиболее тяжелых аварийных повреждениях;

организация и практическое использование спасательных средств;

практические навыки по оказанию медицинской помощи.

3.11. Учебные тревоги объявляются по указанию капитана.

Объявление вида учебной тревоги предваряется словом "учебная".

Учебные тревоги должны проводиться с максимально возможным приближением к реальным аварийным условиям и обстоятельствам (в разное время суток, с имитацией пожара, задымления, поступления воды, выхода из строя освещения, механизмов и систем судна и т.д.).

Если в ходе тренировок и учебных тревог возникает действительная авария или произойдет несчастный случай с человеком, то все доклады и распоряжения предваряют словом "фактически", которое обязывает каждого члена экипажа принять донесение, доклад или приказание, не как условные, а как реальные, и немедленно действовать по ним.

3.12. После каждой учебной тревоги капитаном проводится разбор, на котором отмечаются недостатки и даются указания по их устранению. В судовом журнале делаются подробные записи о проводимых тревогах. Если тревога не проводилась в сроки, указанные в п. 3.8, или проводилась в неполном объеме (без спуска шлюпки на воду, подачи воды в пожарную систему, фактического использования огнетушителей и т.д.), в судовом журнале указывается причина этого. Просроченная тревога должна быть проведена в ближайшее время.

## **4. ОРГАНИЗАЦИЯ БОРЬБЫ ЭКИПАЖА ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА**

### **4.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

4.1.1. Организация борьбы за живучесть судна является составной частью повседневной организации службы на судне и направлена на рациональное использование судовой техники и наиболее эффективную деятельность экипажа по сохранению и восстановлению живучести судна при аварийных обстоятельствах, в том числе и в условиях воздействия на судно оружия массового поражения.

4.1.2. Действия экипажа по борьбе за живучесть определяются Уставом службы на судах, данным Наставлением, составленными на их основании судовыми расписаниями (основным и стояночным) по тревогам и каютными карточками членов экипажа.

4.1.3. При численности экипажа, бригады (бригад), одновременно находящихся на борту судна, менее 6 чел., расписание по тревогам и каютные карточки не составляются. В этом случае борьбу за живучесть судна, спасание экипажа и пассажиров организует капитан, руководствуясь Уставом службы на судах, настоящим Наставлением и исходя из вида и особенностей судна, района плавания, состава аварийного, противопожарного и спасательного оборудования и снабжения с максимальным привлечением береговых сил и средств, а также других судов.

4.1.4. На судах, где в соответствии с п. 4.1.3 составление расписания по тревогам и каютных карточек не требуется, составляются инструкция по действиям экипажа по тревогам (Приложение 8), действующая на ходу и на стоянке, а также информация для пассажиров (только на пассажирских судах) в соответствии с разделом 10 настоящего Наставления.

Инструкция по действиям экипажа по тревогам и информация для пассажиров вывешиваются на видных местах в помещениях, наиболее посещаемых соответственно экипажем и пассажирами.

Занятия и тренировки по борьбе за живучесть, спасанию экипажа и пассажиров на этих судах проводятся общим порядком в соответствии с настоящим Наставлением.

4.1.5. При численности экипажа, бригады (бригад) 6 чел. и более, действия экипажа по борьбе за живучесть, оставлению судна, спасанию пассажиров определяются на ходу судовым расписанием по тревогам (Приложение 9) и каютными карточками членов экипажа (Приложение 10), на стоянке - стояночным расписанием (Приложение 11).

4.1.6. При возникновении обстоятельств, угрожающих судну, людям или грузу (загорание, пробоина и т.д.), капитан в соответствии с Уставом службы на судах обязан сообщить об этом судовладельцу, а на внутренних водных путях и диспетчеру ближайшего порта (пристани), при необходимости - обратиться за помощью к другим судам.

## 4.2. СУДОВЫЕ ТРЕВОГИ

4.2.1. Уставом службы на судах МРФ РСФСР установлены следующие виды тревог:

- общесудовая;
- "Человек за бортом";
- шлюпочная (при оставлении судна).

4.2.2. Тревоги объявляются следующими сигналами:

- общесудовая - непрерывным звонком громкого боя в течение 25 - 30 с, повторяемым три-  
Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

четыре раза: при пожаре (взрыве) во время стоянки судна в порту сигнал общесудовой тревоги сопровождается частыми ударами в судовой колокол;

- "Человек за бортом" - тремя продолжительными (5 - 6 с) звонками громкого боя, сигнал повторяется 3 - 4 раза;

- шлюпочная (при оставлении судна) - не менее чем семью короткими (1 с) звонками и, вслед за ними, одним продолжительным (5 - 6 с) звонком громкого боя, сигнал повторяется три-четыре раза.

4.2.3. Сигналы тревог дублируются голосом по трансляции с указанием вида тревог: общесудовая, "Человек за бортом", шлюпочная. В случае пробоины, пожара или разлива нефтепродуктов об этом объявляется дополнительно с указанием места. При отсутствии трансляции место пробоины или пожара объявляется любым другим доступным способом.

При выходе из строя звонка громкого боя сигналы тревог подаются судовым свистком, тифоном или сиреной.

Отбой тревоги объявляется голосом по трансляции или любым другим доступным способом.

4.2.4. Общесудовая тревога объявляется вахтенным начальником в случаях:

необходимости заблаговременно подготовить судно к предотвращению какой-либо предполагаемой опасности или к встрече с ней (только по указанию капитана);

поступления внутрь забортной воды или распространения воды по судну;

возникновения на судне взрыва, пожара или обнаружения его признаков - дыма и запаха гари;

необходимости защиты судна и экипажа от оружия массового поражения (ОМП), а также при разливе нефтепродуктов и других аварийных обстоятельствах.

4.2.5. Порядок объявления тревоги "Человек за бортом" и шлюпочной тревоги изложен соответственно в главах 9 и 10, а по радиационной и химической опасности - в главе 8.

4.2.6. Все члены экипажа, а также лица, не входящие в штат, но постоянно работающие на судне, при объявлении судовых тревог обязаны быстро занять свои места по расписанию, будучи одетыми по сезону с учетом вида тревог, имея при себе спасательные жилеты (нагрудники). Последние надеваются немедленно при объявлении шлюпочной тревоги.

По тревоге "Человек за бортом" спасательные жилеты (нагрудники) надевают только лица, расписанные в спасательной шлюпке, а также готовящие ее к спуску.

### **4.3. РАСПИСАНИЯ ПО ТРЕВОГАМ**

4.3.1. В соответствии с Уставом службы на судах МРФ РСФСР основными рабочими документами по организации и ведению борьбы за живучесть судна являются расписание по тревогам, стояночное расписание по тревогам (где это требуется по п. 4.1.5) и каютные карточки членов экипажа.

Расписание по тревогам составляется на полный состав экипажа при экипажном методе работы и только на членов бригады (бригад), одновременно находящихся на судне, при бригадном методе работы.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

Лица, не входящие в штат, но постоянно работающие на судне, (работники ресторана, турбюро и т.д.), включаются в расписание по тревогам и имеют каютные карточки наравне с членами экипажа.

Руководители практики и практиканты по шлюпочной тревоге расписываются по шлюпкам как пассажиры или гребцы, а по остальным тревогам - дублируют обязанности штатных членов экипажа и перед номером их каютных карточек проставляется ноль.

4.3.2. Типовые расписания по тревогам (основные и стояночные) для каждой серии судов рекомендуется составлять силами служб безопасности судовождения совместно со службами судового хозяйства по форме Приложений 9, 11.

4.3.3. Расписания по тревогам (основные и стояночные) составляются и утверждаются до сдачи судна в эксплуатацию.

4.3.4. Расписания по тревогам (основное и стояночное) разрабатывают первый штурман и механик, руководствуясь Уставом службы на судах МРФ, настоящим Наставлением и типовыми расписаниями (см. п. 4.3.2) исходя из особенностей судна, состава и режима работы экипажа, района плавания и т.д.

Обязанности членов экипажа по тревогам должны быть по возможности максимально приближены к их должностным обязанностям. При этом лицам, выполняющим наиболее ответственные обязанности, - командирам аварийных партий (групп), командирам шлюпок - должны быть предусмотрены заместители. Расписания по тревогам утверждаются капитаном. На малых судах, где первый штурман и механик отсутствуют, расписания по тревогам разрабатываются и утверждаются капитаном.

4.3.5. Расписание по тревогам должно быть вывешено на видном месте, в помещении, наиболее посещаемом экипажем, и на ГКП, а на судах заграничных плаваний - и в МП.

Стояночное расписание по тревогам вывешивается на наиболее видном месте, а копия его должна находиться у вахтенного начальника.

4.3.6. При составлении расписания по тревогам на 6 - 14 чел. в нем должна предусматриваться одна аварийная группа, при 15 - 49 - одна аварийная партия и аварийная группа МП, при 50 чел. и более - носовая и кормовая аварийные партии и аварийная группа МП.

4.3.7. В основном расписании по тревогам должны быть указаны:

все виды и сигналы тревог;

расположение спасательных средств, аварийного и противопожарного снабжения, а также лица командного состава (по должности), ответственные за их должное содержание и готовность к немедленному использованию;

схема зрительного наблюдения за воздухом и водой.

В колонку 1 расписания вписываются должности всех членов экипажа и лиц, не входящих в штат экипажа, но постоянно работающих на судне, а также практиканты, преподаватели, руководители практики. Должностные лица, временно находящиеся на судне (капитаны-наставники, механики-наставники, работники теплотехнических партий и т.д.), в расписание не заносятся.

В колонку 2 записываются сокращенные наименования должностей командного состава и судовые номера рядового состава.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

Функции по общему руководству, управлению судном, главными двигателями и механизмами; наблюдению и связи; оказанию медицинской помощи; поддержанию порядка и безопасности (на пассажирских судах) заносятся в колонки 3 - 8.

Кроме этого, в расписание по тревогам заносятся:

в колонку 3 - состав и места сбора членов аварийных партий (групп), а также расположение пункта медицинской помощи; обязанности всех членов экипажа по затемнению и герметизации судна; развертыванию пункта медицинской помощи и подготовке к немедленному действию средств борьбы за живучесть судна и спасения пассажиров и экипажа;

в колонку 4 - обязанности по выключению вентиляции, использованию изолирующих дыхательных аппаратов, разведке, локализации и ликвидации очага(ов) пожара с использованием переносных и стационарных средств и систем, а также обнаружению и выносу из зоны пожара и задымления лиц, пострадавших от пожара;

в колонку 5 - обязанности по разведке места поступления воды, использованию водолазного снаряжения, ограничению распространения воды по судну, подкреплению переборок и ликвидации течи путем подводки пластыря, установке щитов и цементных ящиков, использованию водоотливных средств;

в колонку 6 - обязанности по разведке источника загрязнения, локализации и ликвидации разлива нефтепродуктов;

в колонку 7 - обязанности по переключению вентиляции на ФВУ или ФГО, производству специальной герметизации, радиационной и химической разведке, дегазации и дезактивации судна (заносятся только на тех судах, где это предусмотрено программами обучения экипажа);

в колонку 8 - обязанности по подготовке и спуску шлюпки, действия по спасению человека за бортом и оказанию ему медицинской помощи в шлюпке; на малых судах, не имеющих шлюпок, - обязанности по подъему человека из воды непосредственно на борт судна;

в колонку 9 - обязанности по подаче сигналов бедствия, оснащению коллективных спасательных средств (в том числе радиоаппаратурой), спуску спасательных средств, эвакуации пассажиров и экипажа с проверкой полноты эвакуации, спасению ценностей, вахтенных журналов, судовых и грузовых документов; навигационных карт рейса, обеспечению работы шлюпочных двигателей и радиостанций.

4.3.8. Каждый член экипажа (а также не член экипажа, но работающий на судне) должен иметь над койкой каютную карточку (Приложение 10), в которой указываются:

- сигналы тревог;
- место сбора и обязанности по тревогам;
- номер спасательной шлюпки, за которой он закреплен по шлюпочной тревоге.

Аналогичные карточки над койками должны иметь пассажиры, в которых дополнительно дается инструкция по использованию индивидуальных средств спасения и указывается место их хранения (Приложение 12). Карточки пассажиров заполняются на русском и соответствующих иностранных языках.

4.3.9. У мест сбора пассажиров и на наиболее видных местах в пассажирских помещениях должны быть вывешены схемы, рисунки и инструкции на соответствующих языках с целью информации пассажиров относительно:

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.



- путей эвакуации при пожаре;
- путей к местам сбора и спасательным средствам;
- их основных действий при тревогах;
- способа надевания спасательных жилетов.

#### **4.4. ОРГАНИЗАЦИЯ РУКОВОДСТВА БОРЬБОЙ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА**

4.4.1. Общее руководство действиями экипажа по всем тревогам осуществляется капитаном с ГКП.

4.4.2. Для оперативного использования на ГКП должны находиться (вывешены) схемы, документы и оборудование согласно Приложению 13.

4.4.3. На судах, оборудованных пожарной сигнализацией, должен быть обеспечен постоянный контроль за расположенными на ГКП приемными станциями обнаружения пожара.

4.4.4. На ГКП, при отсутствии или выходе из строя радиотрансляции, других технических средств связи, на все основные судовые объекты (машинные помещения, помещения экипажа, пассажиров и т.д.), должна быть предусмотрена система передачи приказаний через связного.

4.4.5. По сигналу общесудовой тревоги командир аварийной партии (группы), используя внутрисудовые средства связи, или через связных, обязан докладывать на ГКП:

о сборе и готовности аварийной партии (группы) к борьбе за живучесть судна;

о месте, размерах и характере полученных повреждений корпуса, интенсивности поступления забортной воды в отсеки и распространения ее по судну;

о месте, размерах и характере пожара и распространении его по судну;

о характере повреждений стационарных и переносных средств борьбы за живучесть и возможности ввода их в строй;

о действиях аварийной партии (группы);

о несчастных случаях и гибели людей.

4.4.6. Механик по сигналу тревоги лично, используя внутрисудовые средства связи, или через связного, докладывает о смене ходовой вахты в машинных помещениях согласно расписанию по тревогам, о готовности аварийной группы, а также судовых систем пожаротушения, водоотлива и других средств борьбы за живучесть судна.

4.4.7. Другие партии, группы и посты, партия (группа) охраны порядка и безопасности, санитарная группа (пост), пост радиосвязи и т.д. также докладывают на ГКП о сборе и готовности к действиям.

4.4.8. По сигналу тревоги члены экипажа, находящиеся на вахте, приступают к исполнению обязанностей по тревоге после прибытия члена экипажа, обязанного заступить на вахту в соответствии с расписанием по тревогам.

## 5. БОРЬБА ЭКИПАЖА ЗА НЕПОТОПЛЯЕМОСТЬ СУДНА

### 5.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1. Совокупность действий экипажа, направленных на поддержание и восстановление плавучести и остойчивости судна, понимаются как борьба за его непотопляемость.

5.1.2. Плавучесть - способность судна находиться на плаву в заданном положении относительно поверхности воды.

Остойчивость - способность судна, выведенного из положения равновесия под воздействием внешних сил, снова к нему возвращаться по прекращению этого воздействия.

5.1.3. Капитан и штурманский состав должны уметь пользоваться документацией по устойчивости и непотопляемости судна, быстро оценивать аварийную ситуацию и проводить мероприятия по спрямлению судна.

5.1.4. В ходе борьбы за живучесть экипаж судна должен предпринимать энергичные, квалифицированные действия в части:

обнаружения поступления воды внутрь судна и выявление мест, размеров и характера повреждений в корпусе и других судовых конструкций;

прекращения или ограничения поступления воды внутрь судна и распространения ее по судну;

удаления из отсеков заборной воды, фильтрационной воды и воды, скопившейся при тушении пожаров;

восстановления водонепроницаемости конструкции корпуса судна (водонепроницаемых переборок, палуб и т.п.);

восстановления остойчивости, плавучести и спрямления аварийного судна;

обеспечения хода и управляемости аварийного судна.

5.1.5. В случае угрозы гибели судна от недостаточной плавучести или остойчивости капитан должен при наличии возможности принять меры к посадке судна на мель.

### 5.2. БОРЬБА С ВОДОЙ

5.2.1. По общесудовой тревоге, согласно расписанию по тревогам:

производится полная или, по команде с ГКП, частичная герметизация корпуса, задраиваются все люки, двери, горловины, иллюминаторы и вентиляционные закрытия;

после доклада на ГКП, частичная герметизация корпуса, задраиваются все люки, двери,

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

горловины, иллюминаторы и вентиляционные закрытия;

все стационарные системы борьбы за живучесть приводятся в полную готовность, аварийное имущество сосредотачивается в районе аварии;

в случае необходимости отключается по разрешению или указанию ГКП электропитание аварийных помещений;

производится разведка для установления фактического положения в районе аварии.

5.2.2. При разведке поврежденных и смежных с ними отсеков должны быть выявлены:

характер и размер повреждения в наружной обшивке и в других конструкциях судна;

необходимость подкрепления водонепроницаемых переборок и их закрытий.

5.2.3. При обследовании отсеков в районе повреждений категорически запрещается открывать или ослаблять водонепроницаемые закрытия и иллюминаторы до тех пор, пока не будет установлено отсутствие воды в смежных помещениях.

Наличие воды в смежном помещении может быть определено по фильтрации ее через швы и неплотности, отпотеванию переборок или других конструкций и глухому звуку, издаваемому при ударе металлическим предметом по смежной переборке.

Затопление смежного помещения можно проверить пуском в действие осушительного насоса, если есть уверенность, что приемный трубопровод не поврежден.

5.2.4. Командир аварийной партии (группы) после проведения разведки:

докладывает на ГКП о ее результатах и действиях аварийной партии (группы), выделяет необходимое количество людей и средств для борьбы с водой и ставит им задачи; организует вынос пострадавших из аварийных отсеков и направляет их на пост санитарной обработки;

организует осмотр помещений, смежных с аварийным отсеком, и при необходимости дает указания по обеспечению водонепроницаемости переборок, закрытий и их подкреплению.

В докладе должны быть указаны:

- район, размеры и характер повреждения;
- степень и скорость затопления отсека водой;
- состояние водонепроницаемых переборок и закрытий;
- принятые меры и необходимая помощь.

Пример доклада. В трюме номер 3 по левому борту в районе 85-гс шпангоута в одном метре ниже ГВЛ пробоина размером 5 x 120 см. Отсек затоплен на одну четверть, вода продолжает прибывать. На пробоину заводится пластырь.

5.2.5. Борьбу с поступлением воды внутрь и распространением ее по судну необходимо вести решительно, умело и настойчиво, руководствуясь следующими основными положениями:

главным в борьбе за непотопляемость является ограничение распространения воды по судну;

борьбу с распространением воды по судну следует начинать от внешних границ затопленных отсеков, сосредоточивая основные силы и средства на отсеках, имеющих значительные объемы и

свободные уровни воды, а также жизненно важных для судна;

при ведении борьбы с поступлением воды внутрь судна должны приниматься немедленно меры по заделке пробоин с одновременным включением водоотливных средств, а в тяжелых случаях должен заводиться пластырь.

5.2.6. При отсутствии в затопленном отсеке осушительных средств могут быть использованы переносные водоотливные средства или, как исключение, с разрешения ГКП открыты перепускные клинкетки для использования осушительных средств соседних отсеков.

При перепуске воды в соседний отсек необходимо вести постоянное наблюдение за ее уровнем, не допуская повышения ее до механизмов и устройств.

5.2.7. Если исчерпаны все возможности и отстоять отсек от затопления не удалось, личный состав может покинуть отсек с разрешения командира аварийной партии или с разрешения старшего лица в отсеке.

Командир аварийной партии в этих случаях обязан:

доложить обстановку на ГКП;

поставить в известность о случившемся людей, находящихся в соседних с затопляемым отсеках;

задрать и при необходимости подкрепить подпорками все водонепроницаемые закрытия, а также подкрепить водонепроницаемые переборки смежных отсеков;

установить наблюдение за затопляемым и смежными с ним отсеками.

5.2.8. Пробоины корпуса согласно размерам, кв. м, можно разделить на следующие:

малые - до 0,05;

средние - до 0,2;

большие - до 2;

очень большие - более 2.

Скорость затопления отсека через большие и очень большие пробоины такова, что практически не представляется возможным завести на пробоину пластырь раньше, чем произойдет полное затопление отсека. В этом случае принимается, что вода в отсеке поднялась до уровня заборной воды.

5.2.9. В общем случае при получении малой или средней пробоины, когда поступление воды поддается откачке судовыми осушительными насосами, рекомендуется (если есть возможность) остановить движение судна, выровнять крен в соответствии с имеющейся на судне документацией по остойчивости и непотопляемости, завести пластырь, откачать воду, заделать пробоину, продолжить движение, вести наблюдение за возможным поступлением воды.

При получении большой или очень большой пробоины поступающая в отсек вода не поддается откачке судовыми осушительными насосами. В этом случае, наряду с проведением указанных выше мероприятий, следует вести самую решительную борьбу с возможной фильтрацией воды по судну.

5.2.10. На судах с двойными бортами и двойным дном, оборудованных компрессорами и специальными патрубками и шлангами для нагнетания воздуха в отсеки, в случае повреждения только днища или только наружного борта следует произвести нагнетание воздуха в затопленный

отсек с целью понижения уровня воды до места ее поступления внутрь корпуса судна. При этом следует вести тщательное наблюдение за переборками затопленного отсека и при обнаружении их выпучивания немедленно уменьшить компрессионное давление.

5.2.11. В случае получения пробоины по длине больше расчетной длины затопления, при которой согласно документации об остойчивости и непотопляемости судна, последнее обречено, необходимо вывести его, если это возможно, на отмель или объявить шлюпочную тревогу и принять меры по спасанию людей.

5.2.12. После окончания борьбы с водой все аварийное имущество и стационарные средства приводятся в готовность, вышедшее из строя имущество и инвентарь ремонтируются и пополняются до норм при первой возможности.

### **5.3. ПОДКРЕПЛЕНИЕ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМЫХ ПЕРЕБОРОК И ЗАКРЫТИЙ**

5.3.1. Подкрепление водонепроницаемых переборок и закрытий производится со стороны отсеков, смежных с затопленным, при:

полном затоплении отсека;

значительных выпучинах в полотнах переборок и закрытий;

наличии трещин в конструкциях, связанных с переборками;

появлении разошедшихся швов и ослаблении заклепок.

Наиболее важные для обеспечения непотопляемости судна водонепроницаемые закрытия должны по возможности иметь заранее подогнанные и пронумерованные подпоры, закрепленные вблизи от этих закрытий.

5.3.2. При подкреплении водонепроницаемых переборок и закрытий следует руководствоваться следующими основными положениями:

опорные места должны выбираться на наборе корпуса судна;

для исключения возможности нарушения водонепроницаемости или ослабления прочности переборок и закрытий запрещается выправлять имеющиеся у них остаточные деформации с помощью упоров или домкратов;

за подкрепленными переборками или закрытиями должно быть установлено наблюдение.

### **5.4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБЩЕЙ ПРОЧНОСТИ КОРПУСА АВАРИЙНОГО СУДНА**

5.4.1. Для уменьшения напряжений в корпусе аварийного судна необходимо руководствоваться следующими положениями:

при значительных разрушениях корпуса в средней части судна необходимо ограничивать затопление отсеков в этом районе для целей спрямления судна;

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

для предупреждения дальнейшего распространения трещин необходимо на концах этих трещин просверлить отверстия диаметром до 15 мм;

должны приниматься меры по временному восстановлению разрушенных или поврежденных связей;

за разрушенными и поврежденными связями корпуса, особенно при плавании в тяжелых условиях, должно быть установлено наблюдение.

## **5.5. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ОСТОЙЧИВОСТИ И СПРЯМЛЕНИЕ АВАРИЙНОГО СУДНА**

5.5.1. До проведения мероприятий по восстановлению остойчивости и спрямлению аварийного судна необходимо установить:

район повреждения, число и расположение затопленных отсеков, особенно отсеков с большими свободными поверхностями воды;

характер и величину изменения остойчивости судна;

посадку судна и минимальную высоту его надводного борта;

количество воды, принятое внутрь судна, и оставшийся запас его плавучести;

наличие сдвига, перетекания и пересыпания грузов на поврежденный борт;

наличие пробоин и повреждений конструкций судна (обшивка, переборки и т.д.) и расстояние их от действующей ватерлинии судна.

5.5.2. Восстановление остойчивости и спрямление аварийного судна должны производиться только с помощью таких мероприятий, которые можно приостановить в любой момент. При проведении этих мероприятий должны быть установлены допустимые пределы снижения запаса плавучести.

5.5.3. Мероприятия по восстановлению остойчивости и спрямлению аварийного судна рекомендуются проводить в следующей последовательности:

принятие мер по прекращению сдвига, перетеканию или пересыпанию грузов на поврежденный борт;

удаление воды за борт из помещений, расположенных выше действующей ватерлинии, начиная с больших отсеков или, как исключение, спуск ее в нижерасположенные помещения;

удаление за борт фильтрационной воды из отсеков, смежных с затопленным;

осушение отсеков после заделки пробоин и прекращения поступления забортной воды;

перекачка жидких грузов в днищевые отсеки (танки, цистерны);

удаление за борт или перемещение вниз высокорасположенных твердых грузов, балластировка или осушение отсеков для спрямления аварийного судна.

Все мероприятия по спрямлению аварийного судна должны проводиться таким образом, чтобы они не ухудшали его остойчивости.

5.5.4. При невозможности определить фактическую величину начальной остойчивости аварийного судна расчетным путем, до проведения мероприятий по восстановлению его остойчивости и спрямлению, остойчивость следует считать недостаточной, если:

при перекладке руля на борт судно на ходу переваливается с борта на борт и не выпрямляется при перекладке руля в положение "прямо";

судно, имевшее постоянный крен на один борт, внезапно перевалилось и получило постоянный крен на другой борт;

частично затоплены большие и широкие помещения, расположенные на палубах, платформах и втором дне;

имеется большое количество фильтрационной воды в отсеках судна при пустых днищевых танках;

при симметричном относительно диаметральной плоскости (ДП) затоплении отсеков крен аварийного судна превышает  $5^{\circ}$ .

5.5.5. Перекачка жидких грузов из междудонных отсеков в бортовые разрешается только при достаточной начальной остойчивости аварийного судна. Жидкие грузы должны перекачиваться по возможности симметрично относительно ДП из отсеков большей вместимости в отсеки меньшей вместимости до полного их заполнения без воздушных подушек.

5.5.6. Удаление грузов за борт для повышения остойчивости, спрямления и увеличения запаса плавучести аварийного судна может быть произведено только в случаях, если нет другой возможности предотвратить гибель судна.

5.5.7. Во время спрямления аварийного судна для уменьшения крена следует выбирать отсеки, наиболее удаленные от диаметральной плоскости, а для уменьшения дифферента - отсеки, наиболее удаленные от миделя. При этом необходимо выбирать, в первую очередь, днищевые отсеки.

5.5.8. Поперечное спрямление аварийного судна должно прекращаться во всех случаях при уменьшении крена до  $5^{\circ}$  для исключения возможности переваливания судна на другой борт.

5.5.9. Продольное спрямление аварийного судна должно производиться только в исключительных случаях для обеспечения хода и управляемости, когда:

дифферент непрерывно возрастает и имеется опасность погружения открытых частей палубы в воду и гибели судна;

создается угроза оголения винтов и рулей.

5.5.10. При продольном спрямлении аварийного судна:

нельзя допускать увеличения его крена;

следует учитывать продольную прочность корпуса судна.

5.5.11. На танкерах поперечное спрямление может проводиться путем подачи воздуха в аварийные грузовые танки, создавая в них воздушные подушки.

Продольное спрямление танкеров, в случае затопления МП, может проводиться перекачкой

груза из кормовых грузовых танков в носовые без нарушения прочности судна.

5.5.12. После спрямления аварийного судна необходимо учесть общее количество принятой воды и оценить оставшийся запас плавучести. Если после спрямления аварийного судна имеется возможность дальнейшего повышения его остойчивости, должны быть приняты меры по дальнейшему их восстановлению.

5.5.13. В случае ухудшения остойчивости судна следует прежде всего выяснить причины ухудшения остойчивости, а затем принять меры, устраняющие ее.

## **6. БОРЬБА ЭКИПАЖА С ПОЖАРАМИ**

### **6.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

6.1.1. Успех борьбы с пожарами на судне обеспечивается умелыми организованными действиями членов экипажа в части:

обнаружения и выявления места, размера и характера пожара;

установления наличия и эвакуации людей из помещений, охваченных пожаром;

ограничения распространения пожара по судну;

предупреждения возможных взрывов при пожаре;

борьбы с огнем и ликвидации последствий пожара.

6.1.2. Предотвращение распространения огня и его ликвидация обеспечиваются:

быстрой герметизацией судна;

незамедлительным применением и эффективным использованием первичных средств пожаротушения;

активным вводом на решающем направлении членов аварийной партии с пожарными стволами и их умелыми действиями;

бесперебойной подачей огнетушащих средств и маневрированием водяными и пенными стволами;

вскрытием конструкций для создания противопожарных разрывов путем разборки горючих материалов.

6.1.3. По общесудовой тревоге, согласно расписанию по тревогам:

проводится полная или по команде с РКП частичная герметизация корпуса и надстроек, задраиваются все люки, двери, горловины, иллюминаторы и вентиляционные закрытия (часть дверей, люков и закрытий при необходимости, после доклада на ГКП о герметизации судна, может быть отдраена в соответствии с указаниями Приложений 1, 2);



все стационарные системы пожаротушения и предметы противопожарного снабжения судна приводятся в полную готовность к немедленному действию, при этом количество одновременно действующих пожарных кранов должно выбираться таким образом, чтобы не снижалось давление воды в пожарной системе;

аварийная партия высылает группу разведки в составе двух-трех человек, одетых в снаряжение пожарного для установления фактического положения в районе пожара и одновременно приступают к его тушению (при работе в снаряжении пожарного с применением изолирующих дыхательных аппаратов используются сигналы, указанные в Приложении 14);

принимаются меры по предотвращению распространения пожара и задымления смежных помещений;

шлюпки, оказавшиеся под угрозой огня, по команде с ГКП немедленно спускаются в воду.

6.1.4. При разведке района пожара устанавливаются место и размеры пожара, наличие людей в горящих помещениях, тип горящих материалов (что горит), пути распространения пожара по судну, опасность пожара для смежных помещений и людей, условия, усложняющие или облегчающие борьбу с пожаром.

6.1.5. Результаты разведки докладываются на ГКП. Дальнейшие действия экипажа по борьбе с пожаром определяются распоряжениями с ГКП.

6.1.6. До начала тушения пожара в любом помещении последнее необходимо обесточить. Отключение электроэнергии в районе пожара производится по разрешению или команде ГКП.

Электрическое напряжение с главного и других распределительных электрощитов следует снимать только в том случае, когда возникает прямая угроза короткого замыкания и появления более тяжелой аварии.

6.1.7. Следует иметь в виду, что в случае возгорания жидкого топлива в судовых помещениях выделяющиеся газы в смеси с воздухом могут образовать взрывоопасные концентрации.

Для предотвращения взрывов горючих газов или паров в закрытых объемах при ведении борьбы с пожаром необходимо:

принять меры по ограничению распространения газов и паров в другие помещения судна;

с разрешения ГКП отключить электрические сети в зоне скопления горючих газов и паров;

снизить взрывоопасную концентрацию газов и паров путем усиления вентилирования отсека, заполнения его воздушно-механической пеной, углекислотой и инертными газами.

6.1.8. При распространении взрывоопасных (огнеопасных) газов (паров) по судну во избежание взрыва, пожара или поражения людей необходимо:

ликвидировать все источники открытого огня;

прекратить все грузовые операции;

привести, если возможно, судно на курс, обеспечивающий безопасность членов экипажа и пассажиров от поражения газами.

6.1.9. В помещениях, заполненных газами или паром, все работы должны проводиться в соответствующем снаряжении.

6.1.10. При наличии пострадавших должна быть обеспечена их эвакуация в безопасное место для оказания им первой медицинской помощи.

## **6.2. СПОСОБЫ ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ И ВЫБОР ОГНЕГАСИТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ**

6.2.1. Тушение пожаров базируется на принятии следующих основных мер:

прекращение доступа горючего вещества в очаг пожара;

изоляция очага пожара от доступа воздуха;

охлаждение горючего вещества до температуры потухания.

6.2.2. Каждый случай судового пожара требует выбора наиболее эффективного огнегасительного средства для его тушения, при этом следует учитывать: безопасность людей; место возникновения пожара; что горит; куда распространяется пожар, что находится в соседних помещениях; наличие на судне тех или иных огнегасительных средств и реальные возможности их использования.

Огнегасительные средства для тушения ряда горючих материалов указаны в Приложении 15.

6.2.3. Применяются следующие способы тушения пожаров:

воздействие на поверхность горящих материалов охлаждающими огнетушащими средствами;

создание в зоне горения или вокруг нее негорючей газовой или паровой среды;

создание между зоной горения и горючим материалом или воздухом изолирующего слоя из огнетушащих средств.

6.2.4. Различают следующие огнегасительные средства:

разбавляющие реагирующие вещества в зоне горения (водяной пар, углекислый газ, азот и другие инертные газы и составы газотушения);

изоляции (химическая, воздушно-механическая и высокократная воздушно-механическая пена, огнетушащие порошки, негорючие сыпучие вещества, листовые материалы и др.);

охлаждения (вода компактная и распыленная, растворы с преимущественным содержанием воды, уголекислота - твердый диоксид углерода);

химического торможения реакции горения (составы "3, 5", СЖ-Б, хладоны 114В, 13В1 и др.).

6.2.5. Огнегасительные средства для тушения пожаров опасных грузов, перевозимых на судне, должны выбираться в соответствии с требованиями правил перевозки этих грузов. Запрещенные, рекомендуемые и наиболее эффективные огнегасительные средства и правила их использования должны быть доведены до всех членов экипажа, связанных с перевозкой опасного груза, до приема последнего на судно.

6.2.6. Для тушения судовых пожаров используются различные огнегасительные средства.

Вода - первостепенное, наиболее доступное и эффективное средство тушения пожаров

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

большинства твердых, жидких и газообразных веществ, за исключением горящих металлов (алюминий, цинк, магний, натрий, калий, кальций и др.), находящегося под током электрооборудования, а также карбида, негашеной извести и т.п.

При тушении пожаров, произошедших в результате воспламенения угля, древесины и особенно волокнистых материалов, наибольший эффект достигается при прибавлении к воде смачивателей.

Тушение взрывчатых веществ (термита и др.) можно производить только водой.

Вода может применяться при тушении горючих жидкостей, как разбавитель, а также для поднятия уровня горящих жидкостей.

Вода распыленная может применяться для тушения нефтепродуктов.

Способ тушения пожара путем затопления помещений следует применять как крайнюю меру и только после того, как использованы все другие возможности и средства пожаротушения.

При тушении горящих вертикальных поверхностей пену следует подавать в верхнюю часть очага пожара. Одновременно тушение пожара пеной и водой не рекомендуется, так как вода будет разрушать пену. Углекислый газ применяется для тушения пожара в различных помещениях, куда он подается по специальным трубопроводам, а также из установок местного назначения и переносных огнетушителей.

Углекислота - эффективное средство для тушения большинства горючих веществ, горящего и находящегося под током электрооборудования и горящего металла (алюминий, цинк, натрий, калий, кальций и др.). Углекислота неэлектропроводна и не портит грузы при контакте с ними.

Тушению углекислотой не поддается ряд веществ, способных гореть в инертной среде (хлопок, кинолента и др.).

Помещение, заполненное углекислым газом, не должно вскрываться раньше чем через 2 ч после запуска в него газа, а в отдельных случаях - до захода в ближайший порт. Переборки этого помещения должны в случае необходимости охлаждаться из соседних помещений. При вскрытии помещения возможно возобновление горения вследствие притока свежего воздуха, а поэтому должны быть подготовлены средства пожаротушения.

Химическое жидкостное тушение применяется на судах из стационарных установок и подается в закрытые охраняемые помещения по специальным трубопроводам: фреон и бромэтиловые составы СЖ-Б, "3, 5" более эффективны по сравнению с углекислым газом.

Для ликвидации небольших очагов возгорания применяются кошма, асбестовые и парусиновые покрывала, песок, тертый шифер или асбест.

6.2.7. Пуск стационарных систем объемного пожаротушения осуществляется по команде или с разрешения ГКП.

В случаях, не терпящих отлагательства и не позволяющих в создавшейся обстановке получить разрешение ГКП, команда о включении системы может быть дана командиром аварийной партии (группы) с последующим докладом об этом на ГКП.

Перед пуском стационарных систем пожаротушения (паротушение, углекислотное, жидкостное тушение, тушение инертными газами и т.п.) должны быть выполнены следующие мероприятия:

подан аварийный сигнал в помещение о запуске системы, остановлены механизмы, выведены из помещения все люди, произведена полная герметизация помещения; при применении воздушно-

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

механической пены средней и высокой кратности необходимо оставить отверстия для выхода газообразных веществ.

6.2.8. Для предотвращения возможности повторного возгорания в помещении после применения средств объемного пожаротушения, его вентилирование следует производить не ранее чем через 1 ч после окончания тушения пожара и вентилировать до полного удаления запаха, но не менее 30 мин.

До окончания вентилирования входить в помещение запрещается. В исключительных случаях входить в помещение, где проводилось тушение пожара средствами объемного пожаротушения, разрешается только с предохранительным тросом, в изолирующих аппаратах, при температуре в помещении менее 60 °С.

Сухогрузные трюмы, где тушение пожара производилось с помощью стационарных углекислотных установок, вскрываются для вентиляции только с приходом судна в порт.

6.2.9. При вскрытии задранных на время тушения пожара закрытий (дверей, люков, горловин) для вентилирования помещений должны быть приняты меры, исключающие попадание продуктов горения в другие помещения. После ликвидации пожара и вентилирования помещений необходимо тщательно осмотреть их и смежные с ними помещения.

### **6.3. ТУШЕНИЕ ПОЖАРОВ В ТРЮМАХ**

6.3.1. Тушение пожаров в загруженных трюмах представляет особую сложность вследствие того, что доступ к очагу пожара ограничен или даже невозможен.

При выборе способа тушения пожара необходимо, исходя из характеристик грузов, находящихся в трюме, выбрать огнегасительные средства, регламентированные правилами перевозок этих грузов.

6.3.2. При тушении пожара в загруженном трюме должны быть приняты следующие меры:

немедленно прекращены грузовые операции;

выполнены мероприятия, регламентированные правилами перевозок грузов, находящихся в трюме и в смежных с ним помещениях;

произведена полная герметизация трюма или полное раскрытие его исходя из свойств груза и правил его перевозки;

включена стационарная система объемного пожаротушения, предусмотренного для данного трюма;

усилено наблюдение за переборками и другими конструкциями смежных помещений, при необходимости произведено их охлаждение забортной водой;

при необходимости разгружены смежные трюмы, не охваченные пожаром.

В особо тяжелых случаях пожара следует затопить трюм. При этом должно быть учтено:

влияние принимаемой воды на остойчивость и запас плавучести судна;

возможность всплытия горящего груза под палубу;

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

увеличение объема некоторых грузов, что особенно опасно при горении зерновых грузов.

При тушении пожара в загруженных трюмах следует учитывать следующие положения:

при тушении химикалиев необходим постоянный контроль за людьми во избежание отравления газами;

при обследовании соседних помещений следует учитывать возможность проникновения в них ядовитых и отравляющих газов;

при тушении пожара водой отсутствие примесей пара в дыму показывает, что вода не достигла очага огня.

Кроме того, при тушении пожара в грузовом трюме необходимо помнить, что большинство перевозимых грузов портится от воды, пара и пены, поэтому первоначально целесообразно применять углекислый и инертные газы, если они регламентированы правилами перевозок этих грузов.

6.3.3. Для тушения горючих грузов, находящихся в таре, должны применяться огнегасительные средства и способы тушения, регламентированные правилами перевозок этих грузов.

## **6.4. ТУШЕНИЕ ПОЖАРОВ В ГРУЗОВЫХ ТАНКАХ**

6.4.1. При пожаре в грузовых танках, используемых для перевозки нефтепродуктов, должны быть приняты следующие меры:

немедленно прекращены грузовые операции, дегазация и очистка танков, закрыты клапаны трубопроводов, а при необходимости отсоединены береговые шланги;

произведена полная герметизация танков - закрыты все горловины, смотровые лючки и прочие отверстия танков;

немедленно включена стационарная система пожаротушения, предусмотренная для горящего танка и смежных с ним отсеков. При отсутствии стационарной системы пожаротушения необходимо заполнить смежные отсеки обычными огнегасительными средствами пожаротушения;

установлено наблюдение за переборками и другими конструкциями, при необходимости должно производиться их охлаждение забортной водой.

6.4.2. Для тушения пожара частично заполненных танков можно подавать в них воду для поднятия уровня горящих жидкостей с целью уменьшения их поверхностей, одновременно проводя охлаждение соседних танков.

## **6.5. ТУШЕНИЕ ПОЖАРОВ В ПОМЕЩЕНИИ ГРУЗОВЫХ НАСОСОВ**

### **НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ**

6.5.1. При пожаре в помещениях грузовых насосов необходимо:

немедленно прекратить грузовые операции, дегазацию и очистку танков, закрыть клапаны трубопроводов, а при необходимости отсоединить береговые шланги;

вывести из действия механизмы в помещении грузовых насосов и отключить их электропитание;

произвести полную герметизацию помещения, закрыть все отверстия и выключить вентиляцию;

включить стационарную систему пожаротушения помещения грузовых насосов;

установить наблюдение за переборками и конструкциями смежных помещений, и при необходимости, произвести их охлаждение забортной водой.

6.5.2. Для тушения небольших пожаров в помещении грузовых насосов могут быть использованы местные и переносные пенные углекислотные установки и огнетушители.

## **6.6. ТУШЕНИЕ ПОЖАРОВ В МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ**

6.6.1. При пожаре в МП необходимо:

остановить главный двигатель, если позволяет обстановка, и ненужные для жизнеобеспечения судна и борьбы с огнем механизмы, выключить вентиляцию, обесточить районы пожара, произвести необходимую герметизацию (обеспечив выпуск дыма в атмосферу);

при использовании воды для тушения пожара она должна подаваться на очаг пожара через распылительную насадку;

принять меры по удалению воды, скапливающейся при тушении пожара;

следить, чтобы плавающее на поверхности воды топливо не касалось нагретых частей механизмов.

6.6.2. При пожаре под сланями машинного отделения необходимо использовать предназначенные для этой цели стационарные системы пожаротушения.

6.6.3. Для обеспечения безопасности прохода через помещения с высокой температурой и очагами огня должны применяться распылительные насадки на пожарных стволах для охлаждения помещения и для защиты людей.

6.6.4. Если при тушении пожара в МП все средства борьбы с огнем использованы и ликвидировать пожар не удалось, то следует использовать объемные системы пожаротушения.

Одновременно с тушением пожара в МП необходимо вести наблюдение за всеми соседними помещениями, охлаждая водой смежные переборки и конструкции, принять меры по предотвращению взрыва топлива в танках, находящихся в МП, путем заполнения их паром или инертными газами и охлаждения наружных поверхностей этих танков, а также принять меры, предотвращающие взрыв воздушных баллонов.

## **6.7. ТУШЕНИЕ ГОРЯЩЕГО ЖИДКОГО ТОПЛИВА ЗА БОРТОМ**

6.7.1. При горении топлива у борта судна необходимо:

вывести судно из опасного района, по возможности против ветра и течения, отгоняя водяными струями топливо от бортов;

применять пенотушение для покрытия поверхности воды в угрожаемых судну местах;

охлаждать корпус судна и прилегающие причалы водяными струями.

6.7.2. Для отгона горящего на воде топлива от борта следует подать водяные струи под углом 30 - 40° к поверхности воды по границам горячей жидкости.

## **6.8. ТУШЕНИЕ ПОЖАРОВ В ЖИЛЫХ И СЛУЖЕБНЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ**

6.8.1. Для тушения пожаров в жилых и служебных помещениях в основном следует применять систему водотушения (пожарные отводы, обеспечивающие компактную и распыленную струю, спринклеры и т.п.), а при необходимости, и пенотушение. Для тушения пожаров в труднодоступных помещениях судна, где нет людей, можно использовать пар, углекислоту и бромэтиловые составы. Использование паротушения, жидкостного тушения и газотушения в жилых и служебных помещениях, где могут находиться люди, запрещается.

6.8.2. При пожаре в каютах в целях предотвращения усиления горения и распространения пожара рекомендуется не открывать двери, а пожарные стволы подавать в иллюминаторы или через специально проделанные отверстия в каютных дверях или переборках.

6.8.3. При тушении пожара в жилых и служебных помещениях необходимо отключить вентиляцию и наносить главные удары по путям распространения огня (пустоты между переборками, подволоками, палубами и обшивкой изоляции, вентиляционные каналы и т.п.). При необходимости начать охлаждение переборок смежных помещений, используя распыленную воду.

6.8.4. Одновременно с ведением борьбы с пожаром произвести эвакуацию людей из помещений, расположенных в районе пожара (начиная с кают, находящихся на той же палубе и на том же борту, где находится горящее помещение) в соответствии с судовой схемой путей эвакуации. Организовать поиск людей в задымленных помещениях.

## **6.9. ТУШЕНИЕ ПОЖАРОВ НА ОТКРЫТЫХ ПАЛУБАХ**

6.9.1. Для тушения пожаров на открытых палубах и надстройках необходимо:

по возможности развернуть судно таким образом, чтобы огонь относилось в сторону от наиболее опасных грузов и материалов, находящихся на судне;

подавать на очаг пожара наибольшее количество компактных струй воды с наветренного борта

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

или другие, наиболее эффективные для горящего груза (материалов) огнегасительные средства;  
вести наблюдение и охлаждать водой соседние помещения, конструкции и грузы.

## **6.10. ОСОБЕННОСТИ ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ И РАДИООБОРУДОВАНИЯ**

6.10.1. При горении находящегося под током электро- и радиооборудования необходимо немедленно обесточить его и приступить к тушению с помощью имеющихся огнегасительных средств.

В случае невозможности обесточивания электро- и радиооборудования при тушении применять углекислотные огнетушители.

6.10.2. Во избежание порчи электро- и радиооборудования тушить его следует по возможности углекислотой или воздушно-механической пеной, а при их отсутствии - водой или химической пеной. При этом следует иметь в виду следующие соображения:

углекислота не влияет на сопротивление изоляции электрооборудования и радиооборудования;

воздушно-механическая пена снижает сопротивление изоляции, поэтому после ее применения электрооборудование и радиооборудование требует просушки;

при применении воды или химической пены электро- и радиооборудование может быть выведено из строя на длительный срок.

## **7. БОРЬБА ЭКИПАЖА ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДОВОЙ ТЕХНИКИ**

7.1. Экипажем должны быть заранее отработаны различные варианты использования энергетических средств в аварийных случаях, а также действия по ликвидации основных возможных повреждений энергетической установки судна, к которым относятся выход из строя: котельных установок, систем питания котлов водой или топливом, главных машин и валопроводов, вспомогательных механизмов, рулевого устройства; повреждений: магистралей (паровых, топливных, сушильных и т.п.), пожарных и других насосов, систем охлаждения, электрогенераторов и электрических распределительных щитов. Все повреждения должны ликвидироваться на основе Правил технической эксплуатации и других действующих правил по обслуживанию энергетической установки судна и другой судовой техники.

7.2. При авариях, связанных с затоплением помещений электростанций или пожарами в них, подача электроэнергии не должна прекращаться до последней возможности.

Напряжение с распределительных щитов следует снимать лишь тогда, когда затопление или пожар могут вызвать короткое замыкание.

7.3. В случае выхода из строя одной электростанции, одного или нескольких судовых генераторов вахтенный электромеханик обязан отключить неисправные; секции щита или

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.



генератора, обеспечив нормальную работу оставшихся в строю генераторов, и доложить об отключении вахтенному механику, который докладывает об этом механику и вахтенному начальнику. При повреждении электроэнергетических установок, когда оставшиеся в строю генераторы не могут полностью обеспечить потребность судна в электроэнергии, потребители обеспечиваются питанием в зависимости от того, к какой из нижеперечисленных групп они относятся:

- первая группа - потребители, обеспечивающие работу навигационной аппаратуры и средств связи;

- вторая группа - потребители, действие которых влияет на жизнедеятельность судна, на поддержание хода и управляемость, но кратковременное прекращение работы которых не угрожает безопасности судна и не выводят из строя всю схему канализации тока;

- третья группа - все остальные потребители.

Потребители электроэнергии при перегрузках генераторов отключаются:

первая и вторая группы - только с разрешения капитана;

третья группа - с разрешения механика или вахтенного механика с последующим докладом в обоих случаях вахтенному начальнику.

В тех случаях, когда остановка механизмов или систем влечет за собой изменение режима движения судна, отключение их может быть произведено только с разрешения вахтенного начальника.

При непосредственной угрозе аварии механизма или опасности для жизни людей вахтенный механик в соответствии с Уставом службы на судах МРФ имеет право остановить главный двигатель или любой другой механизм с немедленным докладом об этом вахтенному начальнику и механику.

## **8. ЗАЩИТА СУДНА, ЭКИПАЖА И ПАССАЖИРОВ ОТ ВОЗДЕЙСТВИЯ**

### **ОРУЖИЯ МАССОВОГО ПОРАЖЕНИЯ**

8.1. При нахождении судна в районах вероятного радиоактивного, химического или биологического заражения по приказанию капитана должно быть организовано непрерывное радиационное, химическое и биологическое наблюдение, осуществляемое постами зрительного наблюдения, снабженными необходимыми приборами в соответствии с действующими нормами снабжения.

Все судовые приборы радиационного и химического наблюдения и разведки должны быть расписаны в заведование лиц командного состава и находиться в постоянной готовности к немедленному действию.

8.2. При возникновении опасности радиоактивного, химического или биологического заражения капитан обязан объявить общесудовую тревогу, при этом усилить радиационное и химическое наблюдение путем выставления специального поста (постов) радиационной и химической разведки:

проверить готовность к немедленному использованию всех средств защиты судна, пассажиров и экипажа (фильтровентиляционные установки, средства индивидуальной защиты, средства

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

дегазации, дезактивации и дезинфекции, системы обмыва наружных поверхностей судна и пр.), а также стационарных систем живучести, аварийного и противопожарного снабжения;

привести в готовность посты санитарной обработки и пункты коллективной защиты;

обеспечить задривание закрытий помещений, оставив необходимое число выходов на открытые палубы;

обеспечить защиту танков (цистерн) пресной воды и помещений провизионных кладовых;

обеспечить зачехление механизмов и приборов, расположенных на открытых палубах;

уменьшить до минимально допустимого уровня число работающих вспомогательных механизмов и подготовить главные двигатели к развитию максимально возможного хода.

8.3. При непосредственной угрозе или обнаружении радиоактивного заражения капитан обязан объявить "Радиационную опасность", при угрозе или обнаружении химического или биологического заражения - "Химическую опасность", при этом необходимо:

произвести радиационную, химическую и биологическую разведку;

оценить радиационную (химическую или биологическую) обстановку;

принять все меры для быстрейшего выхода судна из опасной зоны;

произвести герметизацию судна применительно к радиационной или химической опасности;

в случае необходимости произвести частичную дезактивацию (дегазацию или дезинфекцию) судна;

использовать все имеющиеся на судне средства для коллективной и индивидуальной защиты пассажиров и экипажа от отравляющих, радиоактивных веществ и биологических средств;

укрыть пассажиров и свободных от вахты членов экипажа в пунктах коллективной защиты или в наиболее защищенных помещениях;

установить время пребывания членов экипажа на участках, зараженных радиоактивными, отравляющими веществами или биологическими средствами и организовать дозиметрический контроль, предусматривающий определение доз радиоактивного облучения пассажиров и экипажа и степени заражения радиоактивными веществами людей, технических средств, продовольствия, воды и других объектов;

включить систему водяной защиты, а там, где ее нет, использовать все возможные системы и средства для обильного скатывания водой наружных поверхностей судна;

выключить обиходную вентиляцию, включить ФВУ и ФГО.

8.4. После выхода из опасной зоны выполнить следующие мероприятия: произвести радиационную, химическую или биологическую разведку; произвести полную дезактивацию, дегазацию или дезинфекцию судна; оказать медицинскую помощь пострадавшим; провести полную санитарную обработку пассажиров и экипажа; произвести дозиметрический контроль.

Удаление зараженной воды, попавшей внутрь судна, следует производить одной водоотливной системой или ее отдельными участками, не допуская при этом заражения других помещений и систем. В случае угрозы затопления судна используются все водоотливные средства судна независимо от заражения средствами массового поражения.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

8.5. Для тушения пожаров, в случаях заражения забортной воды средствами массового поражения, в первую очередь, следует применять судовые пожаротушительные средства, действие которых не связано с забортной водой (огнетушители, пеногенераторы, воздушно-механические пены, систему жидкостного тушения, систему паротушения и др.)

Если этих средств окажется недостаточно, необходимо применять для тушения пожара и забортную воду независимо от степени ее заражения, однако воду от насоса к месту пожара следует подавать по кратчайшему пути.

## **9. СПАСЕНИЕ ЛЮДЕЙ, НАХОДЯЩИХСЯ В ВОДЕ, И ОКАЗАНИЕ**

### **ИМ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ**

#### **9.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

9.1.1. Подготовка экипажа судна к спасению человека, находящегося в воде, должна начинаться с занятий с последующим проведением показательных учебных тревог "Человек за бортом" с фактическим спуском спасательной шлюпки на воду, установлением связи судно - шлюпка, управлением шлюпкой с судна в светлое и темное время суток.

9.1.2. При отработке практических навыков по спасению человека, упавшего за борт, особое внимание следует обратить на:

первичные действия лица, обнаружившего упавшего за борт, и вахтенного начальника;

подход к человеку на шлюпке, подъем в шлюпку, оказание первой помощи и передачу его на судно;

отработку связи судна со шлюпкой, в том числе с помощью шлюпочной радиостанции;

обучение судоводительского состава и отработку с ним видов маневрирования применительно к своему судну в различных условиях плавания (на реках, каналах, озерах и море): разворот на обратный курс, остановка судна, подход на малом судне непосредственно к утопающему и т.д.;

схемы маневрирования должны быть вывешены в ходовой рубке по форме, устанавливаемой Наставлением по штурманской службе на судах МРФ РСФСР;

отработку с судоводительским составом судов, выходящих в морское и прибрежное плавание, порядка ведения радиотелефонных переговоров с самолетами (вертолетами), занятыми поиском и указанием плавучим средствам направления на летательный аппарат, судно или отдельное лицо, терпящие бедствие на воде.

9.1.3. При нахождении судна в рейсе дежурная шлюпка, а при ее отсутствии одна из спасательных шлюпок, должна быть не более чем в пятиминутной готовности к спуску для использования по тревоге "Человек за бортом". На пассажирских судах валовой вместимостью 500 рег. т и более должно быть в готовности не менее чем по одной спасательной шлюпке на каждом борту.

На судах заграничных плаваний в качестве дежурной шлюпки могут использоваться только моторные. Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

спасательные шлюпки.

9.1.4. Первый заметивший человека за бортом обязан бросить ему спасательный круг, громко крикнуть: "Человек за бортом слева (справа)" и, продолжая по возможности вести за ним наблюдение, доложить лично или через кого-либо на мостик вахтенному начальнику.

9.1.5. Получив доклад о человеке, находящемся в воде и нуждающемся в помощи, вахтенный начальник должен: переложить руль в сторону упавшего за борт человека, сбросить в воду спасательный круг со светодымящимся буйком, объявить тревогу "Человек за бортом" и номер шлюпки, которую необходимо готовить к спуску, включить РЛС, выставить наблюдателя с биноклем, начать маневрирование с целью подхода к человеку, находящемуся в воде. В узкостях, если позволяет обстановка, руль переключается в сторону упавшего за борт человека, стопорится машина. При нахождении в море, если вблизи имеются другие суда, поднимается флаг "О" (Оскар).

## **9.2. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ПО ТРЕВОГЕ "ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ"**

9.2.1. Поднявшись на мостик и получив доклад вахтенного начальника, капитан принимает на себя руководство спасательной операцией.

9.2.2. В составе экипажа спасательной шлюпки должен быть судовой врач или лицо, умеющее оказывать первую медицинскую помощь.

9.2.3. Команда шлюпки, а также все, участвующие в подготовке и спуске шлюпки, должны быть в спасательных жилетах (нагрудниках).

9.2.4. Направление на терпящего бедствие человека указывается наблюдателем или по радио, или с помощью флажков днем, или трехцветного фонаря ночью (белые длинные проблески означают, что курс шлюпки верен, зеленые - шлюпке держать правее, красные - шлюпке держать левее). Для указания нужного направления движения спасательной шлюпки в темное время можно использовать также прожектор.

9.2.5. Согласно Уставу службы на судах МРФ при плавании в морских водах спасательная шлюпка следует к лицу, терпящему бедствие, без кормового флага. Подъем флага на шлюпке означает, что человек поднят из воды, после чего флаг "О" на судне спускают.

9.2.6. Поиск людей, оказавшихся в воде, ведется до тех пор, пока есть надежда на их спасение.

9.2.7. Если погодные условия не позволяют произвести спуск шлюпки, судно должно зайти с наветренной стороны относительно человека, находящегося в воде, и лечь в дрейф. С борта необходимо спустить до воды шторм-трапу и (или) грузовую сетку из растительных или синтетических тросов, приготовить спасательные круги, подвязанные к прочным линиям. Спасательный круг, в случае необходимости, используется для подведения спасаемого к шторм-трапу или сетке. Если человек не в состоянии самостоятельно подняться на борт, ему необходимо оказать в этом помощь.

9.2.8. Поднятого из воды человека следует доставить в теплое помещение, раздеть быстро и осторожно, принять, если необходимо, меры для оживления (очищение рта, освобождение легких от воды, искусственное дыхание, наружный массаж сердца), согреть одним из известных способов, обеспечить постельный режим на срок не менее 24 ч, давая успокаивающие и общеукрепляющие средства, горячее питье и высококалорийное питание.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

9.2.10. При оказании первой помощи лицам, имеющим сильное переохлаждение, следует помнить, что нельзя для согревания применять алкоголь, вредно в теплом помещении только укутать пострадавшего в одеяло и не обеспечивать его дополнительными источниками тепла (грелками); опасным может оказаться местный нагрев отдельных частей тела; бесполезен массаж тела без одновременного его согревания.

## **10. ОСТАВЛЕНИЕ СУДНА И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫЖИВАЕМОСТИ ЛЮДЕЙ**

### **10.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

10.1.1. Когда судну угрожает гибель и ему требуется немедленная помощь, по указанию капитана подаются установленные сигналы бедствия, в том числе по радио с указанием времени и характера бедствия, местонахождения судна и необходимой помощи.

10.1.2. Судно оставляется экипажем и пассажирами по сигналу шлюпочной тревоги. Сигнал этот подается только по личному распоряжению капитана в случаях, когда судно гибнет.

10.1.3. Для спасения людей капитан должен:

маневрировать судном так, чтобы обеспечить наиболее благоприятные условия для спуска шлюпок и других спасательных средств;

организовать максимально безопасную в данных условиях посадку пассажиров и членов экипажа в спасательные шлюпки и плоты.

Первый помощник капитана, первый штурман, механик и радист оставляют судно по распоряжению капитана. Капитан оставляет судно последним. Капитан должен помнить, что несвоевременное оставление судна может явиться причиной гибели людей.

10.1.4. Четкость организации оставления судна определяется правильностью принятой схемы эвакуации людей, знанием ими своих обязанностей по шлюпочной тревоге и умением их выполнять, слаженностью действий экипажа и пассажиров, готовностью спасательных средств к использованию.

### **10.2. ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА И ПассаЖИРОВ К ОСТАВЛЕНИЮ СУДНА**

10.2.1. Подготовка каждого члена экипажа к использованию спасательных средств должна включать изучение принципов выживания после оставления судна, а также привитие практических навыков по следующим операциям:

выполнению членами экипажа своих обязанностей во время шлюпочной тревоги;

подготовке и спуску на воду спасательных шлюпок, хождению на них под веслами, а также

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

использованию других средств движения;

использованию других коллективных спасательных средств;

правилам поведения при нахождении в спасательной шлюпке или на плоту;

использованию индивидуальных спасательных средств;

использованию забортных штормтрапов, запуску двигателей на моторных шлюпках и применению различного оборудования и снабжения спасательных средств, включая средства сигнализации и радиосвязи.

10.2.2. Пассажиры должны быть проинструктированы об их действиях во время тревог. При этом следует обратить особое внимание на:

места расположения и содержание каютных карточек, схем, рисунков и инструкций, указанных в п. п. 4.3.8, 4.3.9;

систему оповещения по тревогам - сигналы тревог;

пути эвакуации, места сбора и действия пассажиров по тревогам;

необходимость быть одетым при оставлении судна в удобную, соответствующую сезону, одежду;

правильное надевание спасательных жилетов и использование спасательных кругов;

соблюдение порядка на трапах и в проходах;

необходимость использования штормтрапов для посадки в шлюпки и нецелесообразность прыжков за борт (особенно без спасательного жилета);

очередность посадки пассажиров в шлюпки (дети, больные, женщины, престарелые);

обязанности членов экипажа по оказанию помощи пассажирам при оставлении судна;

правила поведения в шлюпках.

10.2.3. Командиром спасательной шлюпки и его заместителем, командиром плота могут быть назначены только лица, имеющие соответствующую подготовку. Для членов экипажей судов заграничных плаваний такая подготовка устанавливается международными конвенциями.

10.2.4. Командир (заместитель командира) спасательного средства должен иметь списки членов команды этого средства и следить, чтобы они знали свои обязанности.

10.2.5. На судах заграничных плаваний в помещениях, наиболее посещаемых экипажем (столовая, кают-компания), должно иметься руководство по оставлению судна, отвечающее требованиям Конвенции по охране человеческой жизни на море.

### **10.3. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭВАКУАЦИИ ПассаЖИРОВ И ЭКИПАЖА СУДНА**

10.3.1. Маршруты эвакуации должны быть обозначены знаками-указателями. Запрещается загромождать проходы и запираать двери на путях эвакуации.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

10.3.2. Ответственным за организацию эвакуации пассажиров является командир партии (группы) охраны порядка и безопасности.

10.3.3. Организация эвакуации пассажиров зависит от конструктивных особенностей судна (внутреннего расположения помещений) и штатной численности пассажирской службы и может осуществляться:

непосредственным сопровождением пассажиров в шлюпки бортпроводниками (при сложном расположении внутренних помещений);

сопровождением пассажиров до первого регулировщика, который указывает дальнейший путь движения.

10.3.4. Для регулирования движения и вывода пассажиров к спасательным средствам из состава партии (группы) охраны порядка и безопасности назначаются регулировщики, которые должны иметь нарукавные повязки "Регулировщик".

10.3.5. Основной принцип схемы расстановки регулировщиков состоит в том, чтобы пассажир, куда бы он ни пошел, в нос или корму, встретил регулировщика на любой палубе.

В обязанности регулировщика входит регулирование движения пассажиров в нужном направлении к спасательным средствам, обеспечение их непрерывного выхода к спасательным средствам, исключения возможностей образования толпы, заторов, пробок.

10.3.6. По общесудовой тревоге командир партии (группы) охраны порядка и безопасности должен проверить расстановку бортпроводников, регулировщиков, доставку в спасательные средства дополнительного снабжения (продовольствия, воды, одеял и т.д.) и доложить об этом на ГКП.

10.3.7. При объявлении шлюпочной тревоги делается объявление по судовой трансляции:

о подготовке пассажиров к оставлению судна (пассажиры должны быть одеты по сезону и с правильно надетыми спасательными жилетами);

о том, какие предметы разрешается брать с собой (документы, деньги, зажигалку, кружку, одеяло и т.п.);

о категорическом запрещении брать с собой другие предметы и личные вещи, кроме указанных.

10.3.8. При объявлении шлюпочной тревоги члены партии (группы) охраны порядка и безопасности проверяют, чтобы пассажиры были одеты по сезону и с правильно надетыми спасательными жилетами, и, чтобы они не брали с собой предметов, кроме разрешенных. Если возникает необходимость - оказывают помощь пассажирам при надевании спасательных жилетов.

10.3.9. Каюты должны быть открыты. Необходимо проверить, все ли члены экипажа и пассажиры покинули помещения.

Об отсутствии в каютах людей должен поступить доклад на ГКП.

10.3.10. Спуск шлюпок должен производиться так быстро, как это возможно. При возможности шлюпки приспускаются до палубы, с которой в соответствии с конструктивными особенностями судна производится посадка пассажиров и экипажа.

По команде с ГКП сбрасываются плоты.

В первую очередь производится посадка детей, больных, женщин и престарелых. Для страховки их от падения используются выброски, растительные (синтетические) тросы, линии.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

Затем производится посадка остальных пассажиров и членов экипажа для управления шлюпкой (плотом) в соответствии с расписанием по шлюпочной тревоге.

Посадку следует производить быстро и непрерывно. При этом необходимо соблюдать очередность спуска и интервал, чтобы люди, находящиеся выше, не наносили травм и ранений находящимся ниже.

Экипаж судна оказывает помощь пассажирам при занятии ими мест в шлюпках (плотах).

К лицам, нарушившим порядок посадки людей в спасательные средства или создающим панику, допускается применение крайних мер принуждения.

10.3.11. Каждый член экипажа и пассажир обязан быстро, без суеты, занять свое место в шлюпке (на плоту) согласно расписанию или указанию командира шлюпки (плота) и приступить к выполнению своих обязанностей и распоряжений командира шлюпки (плота).

10.3.12. Закончив посадку в шлюпку (плот), следует немедленно отойти от судна на безопасное расстояние (1 - 2 кб) в сторону носа или кормы, вести наблюдение за судном и водной поверхностью, чтобы при необходимости оказать помощь людям, не успевшим воспользоваться спасательными средствами.

## **10.4. МЕРЫ, СПОСОБСТВУЮЩИЕ СОХРАНЕНИЮ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ, ПОКИНУВШИХ ГИБНУЩЕЕ СУДНО**

10.4.1. Все члены экипажей судов, выходящих в море согласно Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков, должны быть ознакомлены с приемами личного выживания в различных условиях и получить практические навыки по правильному надеванию спасательного жилета, прыжкам в воду и плаванию в спасательном жилете, умению держаться на воде без спасательного жилета, посадке на спасательный плот в спасательном жилете с судна и из воды, оказанию помощи в посадке на спасательное средство, эксплуатации оборудования спасательных средств (включая эксплуатацию переносного оборудования), постановке плавучего якоря.

10.4.2. Все члены экипажа и пассажиры при оставлении судна должны по возможности размещаться в шлюпках и плотках.

Все лица, находящиеся в спасательном средстве (шлюпке, плоту), подчиняются командиру данного спасательного средства, который отвечает за моральное и физическое состояние спасающихся. Все распоряжения командира должны выполняться беспрекословно.

10.4.3. Прыгать в воду при оставлении судна следует только в крайних случаях, когда нет возможности воспользоваться штормтрапами.

В этом случае перед прыжком необходимо надеть спасательный жилет (нагрудник). Прыжок осуществляется ногами вниз, при этом спасающийся охватывает свои плечи перекрещенными на груди руками поверх нагрудника, крепко прижимая и оттягивая его вниз. Спрыгнув в воду надо незамедлительно отплыть от судна в сторону носа или кормы, оправить одежду, спасательный нагрудник, нащупать свисток.

10.4.4. Нельзя двигаться в воде для согревания, это приводит к более быстрому переохлаждению

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.



организма. Находясь в воде, следует подтянуть скрещенные ноги к животу, а руки прижать к бокам и груди. Если в воде находится несколько человек, необходимо как можно теснее прижаться друг к другу, сохраняя вертикальное положение. Плыть в воде следует только для избежания непосредственной опасности и если есть уверенность в способности достичь коллективного спасательного средства.

10.4.5. Необходимо избегать разлитого на водной поверхности топлива. Если это сделать невозможно, следует попытаться проплыть через него с высоко поднятой головой и закрытым ртом.

10.4.6. Всех людей, находящихся в воде, необходимо как можно скорее взять в шлюпку (плот). Если шлюпка переполнена, людям, находящимся в воде, следует держаться за ее спасательный леер до перераспределения их по другим шлюпкам (плотам).

## Приложение 1

### МАРКИРОВКА ДВЕРЕЙ, КРЫШЕК ЛЮКОВ И ГОРЛОВИН НА СУДАХ

Маркировочный знак	Цвет марки	Маркируемые закрытия	Порядок заdraивания (отdraивания) по тревогам
Рис. 1 <*>	Синий	Двери, крышки люков и горловин, ведущих в грузовые танки на наливных судах и химовозах, в аккумуляторные, помещения с пиротехникой и кладовые взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ	Должны быть всегда заdraены
2	"-"	Двери, крышки люков и горловин, ведущих в междудонные и бортовые отсеки, в цистерны с пресной водой, в цистерны с топливом, с балластом, в дифферентные танки в форпик и ахтерпик, в коффердамы, в кингстонные и эжекторные выгородки	То же
3	"-"	Двери, крышки люков и горловин помещений, расположенных на палубе переборок и ниже, не вошедшие в группы дверей с буквами "Б" и "З"	Заdraиваются по общесудовой тревоге

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

4	-"	Двери, крышки люков и горловин помещений, расположенных выше палубы переборок, не вошедшие в группу "Б", а также газонепроницаемые и противопожарные двери по всем судну	Задраиваются по общесудовой тревоге только при наличии химической, радиационной и пожарной опасности
5	Синяя буква на фоне красного квадрата	Двери, крышки люков и горловин провизионных и рефрижераторных помещений, расположенных на палубе переборок или ниже	Задраиваются по общесудовой тревоге раньше всех других наружных закрытий
6	Синяя буква на фоне красного квадрата	Двери, крышки люков и горловин провизионных и рефрижераторных помещений, расположенных выше палубы переборок	Задраиваются в первую очередь по общесудовой тревоге, только при наличии химической, радиационной и пожарной опасности

-----

<\*> Рисунки не приводятся.

#### Примечания:

1. Иллюминаторы помещений, закрытия которых имеют маркировку Б, П, Т, должны быть задраены одновременно с этими закрытиями.

2. Во время общесудовой тревоги закрытия, имеющие маркировки Б, З, П, Т, при необходимости могут быть отдраены только по команде или разрешению ГПК. При этом у закрытий Б и З устанавливается спецвахта. По минованию надобности их задраивание производится также только по команде или с ведома ГПК. Время отдраивания и задраивания закрытий записывается в судовом журнале.

3. Маркировка должна быть нанесена непосредственно на дверях, крышках люков и горловин на наиболее видном месте. Она наносится с двух сторон на дверях и закрытиях, имеющих приводы задраивания снаружи и изнутри, и с одной стороны, если двери имеют задрайки только снаружи.

4. Если синий цвет маркировки не контрастирует с цветом дверей, крышек люков и горловин, он может быть заменен на светло-голубой.

5. Маркировочные знаки и их элементы имеют следующие размеры: наружный диаметр кольца - 100 мм, внутренний - 90 мм; сторона квадрата - 130 мм; высота букв в круге - 65 мм, в квадрате - 80 мм, ширина - 40 мм; ширина штриха - 5 мм.

## МАРКИРОВКА ЗАПОРНЫХ УСТРОЙСТВ СУДОВОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ

Маркировочный знак	Маркируемые закрытия	Порядок заdraивания (отdraивания) по тревогам
Рис. 7	На закрытиях вентиляции, обслуживающей фильтры вентиляционных установок (ФВУ), а также на устройствах, установленных на воздушных трубках танков (цистерн) пресной воды, в которых находятся фильтрующие коробки или фильтры-поглотители, и на закрытиях вентиляции машинного отделения, на которых установлены фильтры грубой очистки воздуха (ФГО)	Должны быть всегда заdraены, отdraиваются по общесудовой тревоге только при наличии химической или радиационной опасности. Об отdraивании и заdraивании делается запись в судовом журнале
8	На закрытиях вентиляции помещений, закрытия которых имеют маркировку Б, а также на закрытиях вентиляции ГКП, запасных постов управления и других помещений, в которых находятся члены экипажа по тревогам, не вошедших в группу Х. Закрытия вентиляции аккумуляторных помещений не маркируются	Задраиваются по общесудовой тревоге, только при наличии химической, радиационной или пожарной опасности. В случае необходимости могут быть отdraены по разрешению ГКП. Время отdraивания и заdraивания записывается в судовой журнал
9	На закрытиях вентиляции машинных помещений, не вошедших в группу Х, и на головках повседневной вентиляции танков (цистерн) пресной воды	Задраиваются по общесудовой тревоге только при наличии химической, радиационной или пожарной опасности после отdraивания закрытий с маркировкой Х. В исключительных случаях могут быть отdraены по разрешению ГКП. Время отdraивания и последующего заdraивания записывается в судовой журнал
10	На закрытиях всех прочих наружных запорных устройств вентиляции, не вошедших в группы Х, С, Б	Закрытия должны быть заdraены по общесудовой тревоге только при химической, радиационной или пожарной опасности. В

случае необходимости могут быть отдраены с разрешения или по команде РКП. Время отдраивания и задраивания записывается в судовой журнал

#### Примечания:

1. Маркировка наносится непосредственно на вентиляционном закрытии в наиболее удобном для обозрения места. Допускается переносить маркировку на близкорасположенные поверхности других конструкций в случае, если вентиляционные закрытия небольшого размера или расположены неудобно для нанесения маркировки.

На вентиляционные закрытия, имеющих привод (управление приводом) задраивания с одной стороны, маркировка наносится со стороны привода.

На вентиляционных закрытиях, имеющих приводы задраивания снаружи и внутри герметизируемого контура, маркировка наносится с двух сторон.

2. Маркировочные знаки и их элементы имеют следующие размеры: наружный диаметр кольца - 100 мм, внутренний - 90 мм, высота букв и цифр - 65 мм, ширина букв и цифр - 40 мм, ширина штриха - 5 мм.

3. Цвет маркировки белый или черный (отличный от поверхности).

4. На каждом вентиляционном закрытии должна быть укреплена планка, на которой указываются принцип действия вентиляции и наименование вентиляционного помещения, например: "вдувная, кладовая".

Приложение 3

## **МАРКИРОВКА СУДОВЫХ ТРУБОПРОВОДОВ**

### **ЦВЕТА ОТЛИЧИТЕЛЬНЫХ ЗНАКОВ**

Отличительный знак	Цвет	Проводимая среда
Рис. 11	Зеленый	Вода
12	Серебристо-серый	Пар
13	Коричневый	Минеральные, растительные и животные масла, горючие жидкости
14	Желтый (охра)	Газы в газообразном и сжиженном состоянии (кроме воздуха)
15	Сиреневый	Кислоты и щелочи
16	Голубой	Воздух
17	Черный	Загрязненные и другие жидкости

### **ЦВЕТА ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИХ ЗНАКОВ**

Предупреждающий знак	Цвет	Проводимая среда или название трубопровода
18	Красный	Противопожарный
19	Желтый с черными диагональными полосами	Токсичные и т.п.
20	Синий	Питьевая вода, пищевые продукты

### **Правила нанесения отличительных и предупреждающих знаков**

#### **на трубопроводах**

1. Отличительные и предупреждающие знаки наносятся на окрашенную поверхность трубопроводов в виде цветных колец. Ширина отличительных колец 25 или 50 мм, предупреждающих - 50 мм. При нанесении только отличительных знаков расстояние между кольцами должно быть 23 мм. Кольца предупреждающих знаков наносятся между кольцами отличительных знаков без зазора.

2. Отличительные и предупреждающие знаки наносятся краской или наложением липкой ленты необходимого цвета, отвечающих требованиям эксплуатации судов.

3. На специфические трубопроводы (газовыхлоп, дымоход и т.п.) отличительные и предупреждающие знаки не наносятся.

4. На трубопроводы диаметром свыше 150 мм допускается наносить отличительные и предупреждающие знаки в виде полуколец со стороны видимой части трубопроводов.

5. Цвет отличительных знаков не должен совпадать с цветом окраски трубопроводов. При совпадении цветов отличительные знаки наносятся на вспомогательные кольца белого цвета. Ширина вспомогательных колец должна превышать ширину отличительных колец на 75 мм в каждую сторону.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

6. Отличительный и предупреждающий знаки наносят на трубопроводы у палуб и платформ, переборок, механизмов, аппаратов, цистерн, клапанов, клинкетов, кранов, коробок и т.п., а также в местах переплетения труб. На прямолинейных участках трубопроводов отличительные знаки наносятся на расстояние не более 6 м друг от друга.

При прокладке трубопроводов под зашивкой отличительной и предупреждающий знаки должны быть нанесены под съемными лючками, щитами и т.п.

7. Арматура противопожарных систем должна быть окрашена в красный цвет.

8. Трубопроводы должны быть окрашены под цвет помещений, который определяется по технической документации, утвержденной в установленном порядке. Трубопроводы водяного отопления и паровые трубопроводы допускается окрашивать в серебристо-серый цвет.

## **ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ И ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ, ПОДЛЕЖАЩИЕ НАНЕСЕНИЮ НА ТРУБОПРОВОДЫ СУДОВЫХ СИСТЕМ**

Группа	Система (трубопровод системы)	Цвет знака			Выполнение знака
		основного отличитель- ного	предупреж- дающего	дополни- тельного отличитель- ного	
1	Осушительная. Водоотливная.	Зеленый	-	Черный	Рис. 21
2	Перепускная и спускная Балластная. Дифферентная. Креповая. Охлаждение судового оборудования	Зеленый	-		Рис. 22
3	Мойки танков. Замещение	Зеленый	-	Коричневый	23
4	Противопожарная водяная. Водяного орошения. Спринклерная. Водораспыления. Водяных завес	Зеленый	Красный	-	24
5	Затопления. Пенотушения	Зеленый	Красный	-	25
6	Паротушения	Серебристо- серый	Красный	-	26
7	Порошкового тушения	Желтый	Красный	-	27
8	Жидкостного (химического) тушения. Углекислотного тушения. Инертных газов. Ингибиторная	Желтый	Красный и желтый с черными полосами	-	28
9	Бытовой пресной воды. Питьевой воды. Бытовой горячей воды.	Зеленый	Синий	-	29

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

10	Производственной пресной воды Мытьевой воды. Бытовой заборной воды.	Зеленый	-	Зеленый	30
11	Производственной заборной воды Сточная. Фановая.	Черный	-	Черный	31
12	Производственная канализация Парового отопления. Хозяйственного пароснабжения. Подогрева жидкостей. Пропаривания танков и топливных цистерн. Производственного пароснабжения	Серебристо-серый	-	Серебристо-серый	Рис. 32
13	Водяного отопления	Зеленый	-	Серебристо-серый	33
14	Холодильного агента (всасывающего)	Желтый	Желтый с черными полосами	-	34
15	Холодильного агента (жидкостного)	Желтый	То же	Черный	35
16	Холодильного агента (нагнетательного). Грузовая (газ). Сжатых газов и газовых смесей	Желтый	Желтый с черными полосами	-	36
17	Холодоносителя	Зеленый	-	Зеленый	37
18	Сжатого воздуха высокого давления	Голубой	-	-	38
19	Сжатого воздуха среднего давления	Голубой	-	Голубой	39
20	Сжатого воздуха низкого давления	Голубой	-	-	40
21	Вентиляции	Голубой	-	Голубой	41
22	Противохимической вентиляции	Голубой	Желтый с черными полосами	-	42
23	Грунтораазмыва, грунтоотсоса	Зеленый	-	-	43
24	Грузовая (нефтепродукты). Зачистная. Топливная. Топливная для судовых транспортных средств. Переливные трубы рыбьего жира (технического)	Коричневый	-	-	44
25	Рыбьего жира (пищевого)	Коричневый	Синий	-	45

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

26	Растительного масла	Коричневый	Синий	-	46
27	Тулузка	Зеленый	Синий	-	47
28	Гидравлики	Коричневый	-	-	48
29	Воздушные трубы. Измерительные трубы. Газоотводная	Желтый	-	Основной цвет прово- димой среды	49
30	Перегретого пара	Серебристо- серый	-	Серебристо- серый	Рис. 50
31	Насыщенного пара	Серебристо- серый	-	-	51
32	Конденсатно- питательная. Дистиллята и бидистиллята	Зеленый	-	Серебристо- серый	52
33	Отработавшего пара. Продувания котлов. Продувания высокого давления. Продувания низкого давления. Уплотнения сальников и отсоса пара. Атмосферные трубы	Серебристо- серый	-	-	53
34	Масляная	Коричневый	-	Коричневый	54
35	Охлаждения пресной водой	Зеленый	-	Зеленый	55
36	Грузовая (химпродукты)	Черный	Желтый с черными полосами	-	56
37	Циркуляция теплоносителя 1-го контура. Очистка теплоносителя 1 - 20 контура. Аварийной проливки реактора. Подпитки теплоносителя 1-го контура	Зеленый	То же	-	57
38	Дренажа, хранения, выдачи, удаления активных вод. Хранения, выгрузки и перегрузки сорбентов фильтров 1-го контура. Отбора проб теплоносителя 1-го контура	Черный	То же	Зеленый	58
39	Компенсация изменения объема и поддержания давления в 1-м контуре	Зеленый	То же	Желтый	59
40	Воздухоудаления из трубопроводов 1-го контура	Черный	То же	Голубой	60

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.



41	Продувание парогенераторов	Серебристо-серый	То же	Черный	61
42	Обнаружение неплотностей АППУ <*>	Черный	Желтый с черными полосами	Серебристо-серый	62
43	Охлаждения оборудования АППУ пресной водой	Зеленый	То же	-	Рис. 63
44	Аварийного и ремонтного расхолаживания	Черный	То же	-	64
45	Вакуумирования	Голубой	То же	-	65
46	Осушение помещений	Зеленый	То же	Черный	66

-----

<\*> АППУ - атомная паропроизводительная установка.

Приложение 4

## МАРКИРОВКА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

Электрооборудование Щиты силовой сети (кроме главных и генераторных), сети вентиляции и щиты (коробки) освещения	Отличительная окраска и условное обозначение На крышке щита или коробки наносится краской буква: С - силовой сети; В - сети вентиляции; О - сети освещения, а также величина напряжения (380 В, 220 В, 127 В, 110 В, 36 В, 24 В, 12 В). Кроме того, на крышке щита прикрепляется табличка с указанием условного обозначения и номера щита по схеме
--	---

## УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

Указательный знак	Смысловое значение	Объекты и места установки
Рис. 67	Выходить здесь	На аварийных выходах и внутренней стороне дверей, ведущих на открытые палубы. Применяется с дополнительной табличкой с указательной стрелкой. Примечания: 1. Направление стрелки на дополнительной табличке должно совпадать с направлением движения бегущего человека, изображенного на знаке, и направлением аварийного выхода. 2. Знак выполняется в прямом и зеркальном изображении
68	Огнетушитель	На прогулочных палубах, в коридорах жилых и служебных помещений, в местах расположения огнетушителей и на путях к ним
69	Пункт извещения о пожаре	В местах расположения пунктов извещения о пожаре и на путях к ним
70	Спасательные средства	На всех путях, ведущих к шлюпкам, в коридорах, на главных выходах, главных трапах
71	Медицинский пункт	На прогулочных палубах; в коридорах, в районе мест наибольшего скопления людей (салоны, рестораны и т.п.); в коридорах, в районе пассажирских кают
72	Аварийный пост	У мест расположения аварийного снабжения и в коридорах жилых помещений, на палубах для указания ближайшего пути к аварийному снабжению
73	Выход	В местах выходов и переходов из помещения в помещение и с палубы на палубу

## Примечания:

1. В случае необходимости указания направления, последнее указывается, как это изображено на указательных знаках 70, 71.

2. Размер (в мм) первого знака - 280 x 280, остальных - 280 x 360.

**ТАБЕЛЬ**

**ОТЛИЧИТЕЛЬНОЙ ОКРАСКИ И МАРКИРОВКИ ПРЕДМЕТОВ**

**АВАРИЙНОГО И ПРОТИВОПОЖАРНОГО СНАБЖЕНИЯ,**

**СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ И БАЛЛОНОВ**

Имущество	Цвет окраски	Отличительные знаки и надписи
1. Аварийное снабжение		
Пластыри и их снаряжение, легководолазное снаряжение	Не окрашиваются	На чехлах пластырей в средней части синей краской окрашивается отличительная поперечная полоса шириной 30 - 50 мм
Металлический инвентарь (упоры раздвижные, струбины аварийные, болты специальные и специальный инструмент)	Синий для всех нерабочих поверхностей	Номер аварийного поста белого цвета в местах окраски - по возможности
Переносные водоотливные средства (мотопомпы, электронасосы, гидротурбины, водо- и пароструйные эжекторы и т.п.)	То же	Номер аварийного поста белого цвета в местах их окраски - по возможности
Торцевые ключи к палубным втулкам клапанов осушительной (О), спускной (С), перепускной (П), креповой (К) и дифференциальных (Д) систем	Синий	Индекс системы и номер клапана синего цвета наносится на переборке, стенке надстройки, над местом их крепления. Например: О - 15 (торцевой ключ от клапана N 15 осушительной системы)
Пробки, клинья и рукоятки инструмента	Синий	-
Маты (с гладкой стороны), парусина (на свертке), мотки с проволокой	Не окрашиваются	Синей краской окрашивается отличительная поперечная полоса шириной 30 - 50 мм
Тара для хранения материалов (банки для цемента, жидкого стекла, красок, технического жира, ящики для гвоздей,	Синий	На видных местах белой краской наносится наименование материала, его вес, дата укупорки и сроки допустимого хранения. Например: "Цемент -

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

болтов и т.п.)

50 кг, X/1986 - 2 года";  
"Гвозди - 125 мм - 2 кг,  
X/1985 - 10 лет"

## 2. Противопожарное снабжение

Пожарные краны	Красный для всех нерабочих поверхностей	Маркировка и порядковый номер красного цвета на шкафу, выгородке или переборке. Например: "ПК-5 (пожарный кран, порядковый номер 5)"
Пожарные рукава для воды и пены	Не окрашиваются	В соответствии с правилами пожарной безопасности, действующими на судах МРФ РСФСР
Переносные комплектные воздушно-пенные стволы с питанием от водяной пожарной системы	Красный (стволы из меди не окрашиваются)	На стволе наносится черной краской номер пожарного крана, к которому он приписан
Переносные комплектные воздушно-пенные стволы с питанием от водяной пожарной системы	Красный, за исключением соединительных и пожарных рукавов, которые не окрашиваются	На переносном и запасном сосудах, воздушно-пенном стволе черной краской наносится номер комплекта
Ручные переносные пенные (ОП) и углекислотные (ОУ) огнетушители	Красный	Порядковый номер на переборке. Маркировка огнетушителей в соответствии с правилами пожарной безопасности, действующими на судах МРФ РСФСР
Местные пенные установки (ПУ)	Под цвет помещения за исключением соединительного рукава. Баллон для сжатого воздуха окрашивается в голубой цвет	Маркировка и номер комплекта красной краской наносятся на установке. Под маркировкой наносятся две полосы шириной 25 мм с промежутками 25 мм: первая красной и вторая зеленой краской. На баллоне для сжатого воздуха краской белого цвета наносится надпись, например: "Сжатый воздух ПУ-2"
Местные углекислотные установки (УУ)	Под цвет помещения. Баллон окрашивается в черный цвет	Маркировка и номер комплекта красной краской наносятся на установке. Под маркировкой наносятся две полосы шириной 25 мм с промежутком 25 мм: первая красной и вторая синей краской. На баллоне краской желтого цвета наносится надпись например: "Углекислота УУ-2"

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

Металлический ящик с песком или пропитанными содой сухими древесными опилками	Красный	Маркировка и порядковый номер ящика наносятся черной краской, например: "Песок-3"
Покрывала для тушения пламени (кошма)	Красный для футляров и шкафчиков, в которых они размещаются	Маркировка и порядковый номер ящика наносятся черной краской на футляре, шкафчике. Например: "Кошма-4"
Пожарные недра	Красный, за исключением темляков	Маркировка белого цвета "Пожарные"
Комплекты пожарного инструмента. Щиты для комплектов пожарного инструмента	Красный, за исключением рабочих мест. Красный, а для крепления инструмента - черный	Маркировка и порядковый номер местного аварийного поста, например: "Пожарный пост-2"
3. Спасательные средства Спасательные шлюпки	Белый оранжевый для наружной поверхности; светло-красный или оранжево-красный для внутренней поверхности окрашиваемого снабжения, находящегося в спасательной шлюпке; оранжевый или светло-красный для планшира и полосы по наружной поверхности обшивки шириной не менее 150 мм, считая от верхней кромки планшира (при окраске наружной поверхности спасательной шлюпки в белый цвет) Места для сидения каждого допущенного к размещению в шлюпке человека с надетым спасательным жилетом очерчиваются полукругом диаметром не менее	На обоих наружных бортах у форштевня или форштевне наносятся надписи: размеры шлюпки, количество людей, допускаемых к размещению в ней в соответствии с Правилами Регистра. На обоих бортах носовой части шлюпки - наименование порта приписки и название судна, которому принадлежит шлюпка. Ниже названия судна в носовой части шлюпки наносится арабскими цифрами номер шлюпки. В кормовой части шлюпки на судах заграничного плавания латинскими буквами наносится надпись названия судна. Внутри шлюпки не менее чем на двух поперечных банках наносятся надписи о количестве людей, допускаемых к размещению Надписи наносятся несмываемой краской черного цвета с высотой знаков не менее 75 мм

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

Жесткие спасательные плоты и спасательные плавучие приборы	460 мм с центром на краю банки с достаточным местом для человека. Применение черной или серой краски не допускается Оранжевый	На видных местах наносятся отчетливые надписи: порт приписки, название судна номер плота и количество людей, допускаемых к размещению, и допускаемая высота сбрасывания. Надписи наносятся несмываемой черной краской с высотой знаков не менее 75 мм На чехле и на контейнере для хранения плота наносятся отчетливые надписи о количестве людей, допускаемых к размещению и номер плота. Надписи наносятся несмываемой черной краской - с высотой знаков не менее 75 мм. На плоту черной краской наносятся надписи - серийный номер и изготовитель плота (для установление владельца плота). После освидетельствования жестких и надувных спасательных плотов и плавучих приборов на них наносятся несмываемыми красками номер свидетельства или сертификата, допущенное к размещению количество людей, дата освидетельствования и клеймо Регистра Наносятся надписи (название судна, порт приписки) черной несмываемой краской знаками высотой не менее 75 мм
Надувные спасательные плоты	Оранжевый. Белый для контейнеров	
Спасательные круги	Оранжевый	
4. Баллоны		
Баллоны воздушные	Голубой	"Сжатый воздух" - белого цвета
Баллоны углекислотные	Черный	"Углекислота" - желтого цвета
Баллоны кислородные	Голубой	"Кислород" или "Медицинский кислород" - черного цвета
Баллоны ацетиленовые	Белый	"Ацетилен" - красного цвета
Баллоны водородные	Зеленый	"Водород" - белого цвета

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

**ПЕРЕЧЕНЬ**  
**ПЕРВИЧНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО БОРЬБЕ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА**  
**(ТИПОВОЙ)**

Каждый член экипажа на своем вахтенном посту, в заведуемом помещении и своей каюте должен уметь.

1. По всем видам борьбы за живучесть судна:

1.1. Ориентироваться в темноте, найти выход, вход, любой механизм, прибор, клапан, трубопровод.

1.2. Герметизировать отсек, в котором расположен вахтенный пост, заведуемое помещение и каюта: задрать водонепроницаемые и противопожарные двери, люки, горловины, иллюминаторы, вентиляционные головки (грибки) и т.п.

1.3. Находить любое штатное аварийное и противопожарное имущество (особенно в темноте).

1.4. Приготовить к действию и использованию по назначению аварийное и противопожарное имущество, спасательные средства и стационарные средства борьбы за живучесть судна.

1.5. Определять по маркировке и отличительным знакам назначение трубопроводов, клапанов, электрощитов, а также дверей, люков, горловин.

1.6. Отыскать, закрыть и открыть клапаны, кингстоны, ввести и вывести из действия стационарные средства борьбы за живучесть судна с помощью аварийных приводов с открытых частей палубы и из смежных помещений.

1.7. Пользоваться всеми средствами внутрисудовой связи и сигнализации.

1.8. Включать и выключать аварийное освещение, отыскивать места подключения и вооружать переносной светильник; пользоваться аккумуляторными аварийными фонарями как во взрывобезопасном, так и в обычном исполнении.

1.9. Включать и выключать вентиляцию на вахтенном посту.

1.10. Быстро обнаружить и вынести пострадавших из опасной зоны, применяя различные защитные средства.

1.11. Выполнить обязанности посыльного и доставить донесение на ГКП или в другие

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

помещения судна, хорошо знать расположение судовых помещений.

1.12. Оказывать первую медицинскую помощь.

2. По борьбе с водой:

2.1. Определить затопление смежного отсека (помещения) по различным признакам (постукиванием, по отпотеванию, по выходу воздуха из воздушных труб, по фильтрации и т.п.) и доложить на ГКП.

2.2. Приготовить к действию осушительную систему и другие водоотливные и осушительные средства, осушить помещения стационарными и переносными средствами.

2.3. Использовать имеющиеся средства для спуска и перепуска воды в смежное помещение.

2.4. Подкрепить переборку, дверь, горловину, поставить упоры на подволоку.

2.5. Устранить фильтрацию воды через различные неплотности, трещины и разошедшиеся швы различными способами с помощью аварийного имущества.

2.6. Заделать ниже и выше ватерлинии небольшую пробоину в корпусе судна, рваную щель с помощью аварийного имущества и штатных средств (щитов, клиньев, пробок и др. средств).

2.7. В случае неизбежного затопления помещения остановить действующие технические средства, не приспособленные для работы под водой, покинуть помещение и принять меры для недопущения распространения воды в смежные помещения.

3. По борьбе с пожарами:

3.1. Докложить на ГКП о возникновении пожара и принимаемых мерах по борьбе с ним.

3.2. Вооружить пожарный рукав стволом и подсоединить к пожарному крану.

3.3. Эффективно использовать пожарные стволы в любом помещении.

3.4. Правильно выбрать из имеющихся в наличии необходимое средство для ликвидации пожара (горючих жидкостей, топлива, смазочных материалов, электропроводки и электромеханизмов, краски, изоляции бортов, дерева и др.) и эффективно его использовать.

3.5. Пользоваться дыхательными изолирующими аппаратами и термостойкими костюмами (только для лиц, допущенных к работе в этих аппаратах) и передать условные сигналы из задымленного помещения с помощью предохранительного троса.

4. По борьбе с повреждениями технических средств:

4.1. Отключать поврежденный участок электросети при помощи рубильников и других средств, снять питание с поврежденного механизма.

4.2. Исправить поврежденный (предварительно обесточенный) участок электросети путем постановки специальных отролков.

4.3. Заменить предохранитель в электросети; поставить бугель, заглушку, клетневку на поврежденный участок трубопровода.

4.4. Остановить в аварийном случае любой работающий механизм.

4.5. При повреждении механизма, устройства, системы перейти на дублирующее устройство;

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.



дать аварийное питание на механизм обходным путем или от запасных источников.

5. По использованию спасательных средств:

5.1. Правильно использовать спасательный круг.

5.2. Правильно надевать спасательный жилет (нагрудник).

5.3. Прыгать в воду с высоты в спасательном жилете (нагруднике).

5.4. Плавать в спасательном жилете (нагруднике).

5.5. Держаться на воде без спасательного жилета (нагрудника).

5.6. Правильно сбрасывать спасательный (жесткий и надувной) плот.

5.7. Садиться на спасательный плот в спасательном жилете с судна и из воды.

5.8. Оказывать помощь в посадке на спасательное средство.

5.9. Эксплуатировать оборудование спасательных средств, включая эксплуатацию переносного радиооборудования (если это для него предусмотрено).

5.10. Ставить плавучий якорь.

5.11. Правильно пользоваться линеметательной установкой.

5.12. Подавать и принимать сигналы, используемые для управления шлюпкой при спасении человека, находящегося в воде.

Приложение 8

## ИНСТРУКЦИЯ

По действиям экипажа т/х

---

по тревогам

Схемы расположения

Аварийного снабжения  
снабжения

Противопожарного

Ответственный \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Ответственный

Спасательных средств

Ответственный \_\_\_\_\_

### **СИГНАЛЫ ТРЕВОГ**

Общесудовая - непрерывный звонок громкого боя в течение 25 - 30 с, при пожаре во время стоянки в порту сигнал сопровождается частыми ударами в колокол. Сигнал повторяется 3 - 4 раза (\_\_\_ \_\_ \_\_).

"Человек за бортом" - три продолжительных (5 - 6 с) звонка громкого боя, сигнал повторяется 3 - 4 раза (-----).

Шлюпочная - не менее семи коротких (1 с) звонков и вслед за ними один продолжительный (5 - 6 с) звонок громкого боя, сигнал повторяется 3 - 4 раза (.....\_.....\_.....\_).

При выходе из строя звонка громкого боя сигналы тревог подаются тифоном, свистком или сиреной. Сигналы тревог дублируются голосом с указанием вида тревоги, объема герметизации, места пожара, пробоины и т.д. Отбой тревог подается голосом.

### **ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА**

1. Каждый член экипажа, обнаруживший опасность, грозящую судну, людям и грузу (человека, упавшего за борт, пожар, поступление воды, аварийное повреждение и т.д.), обязан немедленно доложить об этом вахтенному начальнику и принять меры по ее устранению, а при падении человека за борт - бросить ему спасательный круг.

2. Вахтенный начальник, получив такое сообщение, должен объявить соответствующую тревогу с указанием места сбора, изменить курс и следовать к ближайшему береговому пункту, где судну, экипажу и пассажирам может быть оказана необходимая помощь, а в случае падения человека за борт начать маневрирование по его спасанию.

3. Капитан по тревоге управляет судном и руководит действиями экипажа по борьбе за живучесть судна (спасанию человека за бортом), привлекая для этого по возможности береговые силы и средства, а также помощь других судов; используя УКВ или другие, имеющиеся на судне средства связи, докладывает диспетчеру о случившемся, о принимаемых мерах и сообщает, какая

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

помощь требуется судну и экипажу.

4. Члены экипажа по сигналу тревоги собираются в указанном месте, одетыми по сезону применительно к виду тревоги, и действуют по командам капитана.

Примечания:

1. По тревогам члены экипажа выходят, имея при себе спасательные жилеты (нагрудники), а по шлюпочной тревоге и тревоге "Человек за бортом" - с надетыми нагрудниками (жилетами).

2. При выходе по тревоге из каюты, служебного помещения члены экипажа должны загерметизировать помещения, выключить освещение и электроприборы.

"\_\_" \_\_\_\_\_ Г.  
Капитан

т/х

Примечание. На конкретном судне Инструкция составляется применительно к его типу, назначению, аварийному и противопожарному снабжению, спасательным средствам, средствам связи и сигнализации, району плавания и т.д.

Приложение 9

## МИНИСТЕРСТВО РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР

### РАСПИСАНИЕ ПО ТРЕВОГАМ Т/Х \_\_\_\_\_

УТВЕРЖДАЮ

Капитан т/х \_\_\_\_\_

"\_\_" \_\_\_\_\_

Схема расположения аварийного

Схема расположения

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

имущества  
имущества

противопожарного

Ответственный \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Ответственный

Схема расположения спасательных  
наблюдения

Схема зрительного

средств

за воздухом и водой

Ответственный \_\_\_\_\_

## СИГНАЛЫ ТРЕВОГ

Общесудовая - непрерывный звонок громкого боя в течение 25 - 30 с, при пожаре во время стоянки в порту сигнал сопровождается частыми ударами в судовой колокол. Сигнал повторяется 3 - 4 раза (\_\_\_\_ \_).

"Человек за бортом" - три продолжительных (5 - 6 с) звонка громкого боя. Сигнал повторяется 3 - 4 раза (---- ----).

Шлюпочная - не менее семи коротких (1 с) звонков и вслед за ними один продолжительный (5 - 6 с) звонок громкого боя. Сигнал повторяется 3 - 4 раза (---- ---- ----).

При выходе из строя звонка громкого боя сигналы тревог подаются свистком, тифоном или сиреной. Сигнал тревог дублируется голосом по трансляции с указанием вида тревоги, объема герметизации, места пробоины, пожара, номера шлюпки и т.д. Отбой тревог подается голосом.

Долж- ность	Сокра- щенное наиме- нование долж- ности или судовой номер	Общесудовая тревога общие обя- занности	обязан- ности по борьбе с пожа- ром	обязан- ности по борьбе с водой	обязан- ности по борьбе с разливом нефте- продук- тов	обязан- ности по защите от ОМП	Обязан- ности по тре- воге "Чело- век за ботом"	Обязан- ности по шлю- почной тревоге	Номер шлюпки
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

### Примечания:

1. Первый заметивший человека за бортом сбрасывает спасательный круг и немедленно сообщает об этом на ходовой мостик. Вахтенный начальник (вахтенный помощник капитана), получив это сообщение, сбрасывает спасательный круг, объявляет тревогу "Человек за бортом" и,

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

если судно на ходу, начинает маневрирование по спасению упавшего за борт.

2. Первый заметивший загорание, (его) признаки или поступление воды немедленно сообщает об этом с указанием места и характера обнаруженного на ходовой мостик и принимает меры к ликвидации загорания или поступления воды подручными средствами до прибытия членов экипажа по тревоге. Вахтенный начальник (вахтенный помощник капитана), получив такое сообщение, объявляет общесудовую тревогу с указанием ее вида, места пожара или пробоины.

3. По тревогам члены экипажа обязаны выходить одетыми по сезону и применительно к виду тревоги, имея при себе спасательные жилеты, а по шлюпочной тревоге и тревоге "Человек за бортом" - надеть их, кроме вахты на мостике и в машинном отделении.

4. При уходе из каюты по тревоге каждый член экипажа должен загерметизировать и затемнить каюту, выключить освещение и электроприборы.

5. При оставлении судна по шлюпочной тревоге для предотвращения угона ветром спущенных спасательных плотов необходимо привязать их к шлюпкам.

6. При спуске спасательной шлюпки только с одного борта (при оставлении судна) члены экипажа, расписанные в шлюпке другого борта, по указанию командира шлюпки переходят в спускаемую шлюпку и выполняют указания ее командира.

Первый штурман (старший помощник капитана) \_\_\_\_\_

Механик (старший механик) \_\_\_\_\_

Приложение 10

ЛИЧНАЯ КАРТОЧКА ЧЛЕНА ЭКИПАЖА

Обязанности по тревогам

Должность \_\_\_\_\_

Судовой N \_\_\_\_\_

СИГНАЛЫ ТРЕВОГ

Общесудовая – непрерывный звонок громкого боя в течение 25 – 30 с,

сигнал повторяется 3 – 4 раза ( \_\_\_\_ \_\_\_\_ \_\_\_\_ ).

"Человек за бортом" – три продолжительных (5 – 6 с) звонка громкого

боя, сигнал повторяется 3 – 4 раза ( \_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_ ).

Шлюпочная – не менее семи коротких (1 с) звонков и вслед за ними

один продолжительный (5 – 6 с), сигнал повторяется 3 – 4 раза

( .....----.....----..... ).

При выходе из строя звонка громкого боя сигналы тревог подаются

свистком, тифоном или сиреной, сигналы дублируются голосом с указанием вида

тревоги, места пробоины, пожара, номера шлюпки и т.д. Отбой тревог подается

голосом.

## Вид тревоги

## Обязанности и место сбора

1. Общесудовая
  - 1.1. Обязанности общие
  - 1.2. Борьба с водой: при заводке пластыря при заделке пробоины
  - 1.3. Борьба с пожаром
  - 1.4. Борьба с разливом нефтепродуктов
  - 1.5. По защите от ОМП: при радиационной опасности, при химической опасности, при дегазации (деактивации)
2. Человек за бортом
3. Шлюпочная тревога

Первый штурман (старший помощник капитана) Подпись

\_\_\_\_\_  
" " \_\_\_\_\_

МИНИСТЕРСТВО РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР

УТВЕРЖДАЮ

Капитан т/х

\_\_\_\_\_

ПОДПИСЬ

"\_\_" \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ г.

СТОЯНОЧНОЕ РАСПИСАНИЕ ПО ТРЕВОГАМ (ТИПОВОЕ)

Сигнал общесудовой тревоги - непрерывный звонок громкого боя в течение

25 - 30 с, при пожаре на судне (у причала) сигнал дополнительно

сопровождается частыми ударами в судовой колокол (---- ---- ----).

Телефоны

портовая пожарная команда -

капитан судна -

дежурный диспетчер порта -

механик -

ОБЯЗАННОСТИ ПО ТРЕВОГАМ

1. Вахтенный начальник - объявляет тревогу с указанием ее вида, места

сбора и первоочередных действий экипажа до прибытия старшего по должности

лица судоводительской специальности, после чего действует по его указаниям.

2. Вахтенный механик - обеспечивает работу судовых

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей





механизмов,

герметизацию МП до прибытия старшего по должности механика, после чего

действует по команде с РКП.

3. Вахтенный матрос – по указанию вахтенного начальника извещает

(по телефону или другим способом) дежурного диспетчера порта, при

необходимости – пожарную команду, капитана и ст. механика.

В иностранном порту извещение портовых властей производит вахтенный

начальник или член экипажа по его указанию.

4. Все остальные члены экипажа по сигналу тревоги выполняют первичные

действия, предусмотренные примечаниями к основному расписанию по тревогам,

прибывают к указанному месту сбора и действуют по команде ГКП.

Примечания:

1. Все члены экипажа, увольняющиеся на берег, обязаны задрать

иллюминаторы своих кают, выключить свет и электроприборы, загерметизировать

заведываемые помещения.

2. С прибытием береговой пожарной команды руководство ликвидацией

пожара осуществляет командир береговой пожарной команды.

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ г.

Механик (ст. механик) \_\_\_\_\_ Первый штурман (старший  
помощник капитана)

Примечание.

На судах, где в составе вахты нет вахтенного механика, он в стояночное расписание не вносится. При этом в обязанности вахтенного начальника надо после слов "первоочередных действий экипажа" внести - "назначает члена экипажа для обеспечения работы механизмов и

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей



герметизации МП, после прибытия старшего по должности лица судоводительской специальности действует по его указаниям".

Приложение 12

## ЛИЧНАЯ КАРТОЧКА ПАССАЖИРА

КАЮТА N \_\_\_\_

Ваша спасательная шлюпка N \_\_\_\_  
жилет

по \_\_\_\_\_ борту  
находится

Ваш спасательный

(нагрудник)

в Вашей каюте

## УВАЖАЕМЫЕ ПАССАЖИРЫ!

**Капитан судна обращается к Вам**

**с просьбой ознакомиться**

**с настоящей каютной карточкой**

## СИГНАЛЫ ТРЕВОГ

Общесудовая тревога - непрерывный звонок громкого боя в течение 25 - 30 с, повторяемый 3 - 4 раза. Этот сигнал подается, когда судну угрожает опасность. Однако он не означает "Покинуть судно".

Тревога "Человек за бортом" - три продолжительных (5 - 6 с) звонка громкого боя, сигнал повторяется 3 - 4 раза. Тревога относится только к членам экипажа.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

Шлюпочная тревога - не менее 7 коротких (1 с) звонков и вслед за ними один продолжительный (5 - 6 с) звонок громкого боя. Сигнал повторяется 3 - 4 раза. Он означает приготовиться к выходу для посадки в Вашу шлюпку.

Сигналы тревог дублируются голосом по трансляции с указанием вида тревоги: общесудовая, "человек за бортом", шлюпочная, а учебные тревоги предваряются словом "Учебная".

## **ДЕЙСТВИЯ ПО ТРЕВОГАМ**

По тревогам Вы обязаны не поддаваться панике, строго выполнять установленный на судне порядок и выполнять все указания членов экипажа, ответственных за Вашу безопасность. По общесудовой тревоге Вы должны зайти в каюту, тепло одеться и надеть спасательные жилет.

По тревоге "Человек за бортом" выход на открытую палубу запрещен.

По шлюпочной тревоге члены экипажа, ответственные за Вашу безопасность, выведут Вас к Вашей шлюпке. Выходы к шлюпкам обозначены указательными знаками.

Пользоваться лифтами и брать с собой багаж в шлюпки запрещается. Садиться в шлюпки разрешается только по команде командира шлюпки.

## **ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ**

Вы должны пользоваться пепельницами, не бросать окурки и спички за борт, в каютные мусорные корзины и на палубу. Запрещается курить лежа в постели, пользоваться в каютах утюгами, кофеварками и другими нагревательными приборами.

При обнаружении Вами пожара сообщите об этом экипажу любым доступным Вам способом. Спасательный жилет наденьте как обычный жилет, сделайте крест тесемками и затяните их, пропустите тесемки через пах, и обтянув их вокруг туловища, завяжите спереди. Поставьте в вертикальное положение воротник и завяжите его. Это предохранит шею в случае прыжка в воду и поможет держать голову над водой спереди.

При использовании спасательного круга строго соблюдайте указанную на рисунке (не приводится) последовательность действий, не опускайте круг ниже груди, иначе потеряете равновесие.

Примечание. Если судно занято перевозкой иностранных пассажиров, то каютная карточка должна состоять из трех колонок. В первой колонке помещается текст на соответствующем иностранном языке, во второй - на русском и в третьей колонке приводятся иллюстрации, как следует надевать спасательный жилет и пользоваться спасательным кругом.

**ПЕРЕЧЕНЬ**  
**ДОКУМЕНТАЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ НА ГКП**  
**ДЛЯ РУКОВОДСТВА БОРЬБОЙ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА**

**1. Документация**

- 1.1. Наставление по борьбе за живучесть судов МРФ РСФСР (по возможности).
- 1.2. Расписания по тревогам (общее и стояночное) или инструкция.
- 1.3. Чертежи и схемы (если они предусмотрены технической документацией судна).
  - 1.3.1. Общего расположения помещений судна с указанием трапов и коридоров.
  - 1.3.2. Расположения огнестойких и огнезадерживающих конструкций и закрытий в них.
  - 1.3.3. Расположения вентиляционных каналов, заслонок, мест включения.
  - 1.3.4. Систем пожарной сигнализации.
  - 1.3.5. Систем пожаротушения.
  - 1.3.6. Балластной, осушительной и перепускной систем (при составлении схем и чертежей пользоваться условными обозначениями, приведенными в приложении 16 - не приводится).
- 1.4. Пожарно-контрольный формуляр (где это требуется правилами пожарной безопасности, действующими в МРФ РСФСР).
- 1.5. Информация об остойчивости и непотопляемости судна в объеме, предусмотренном правилами Регистра для данного судна.
- 1.6. Оперативно-тактические планы пожаротушения основных помещений пассажирских судов вместимостью более 200 рег. т по форме Приложения 17 (где это требуется правилами пожарной безопасности, действующими в МРФ РСФСР).
- 1.7. Описи аварийного и противопожарного снабжения.

**2. Оборудование**

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

- 2.1. Статический кренометр.
- 2.2. Осадкомер (по возможности).
- 2.3. Прибор для определения остойчивости судна (по возможности).
- 2.4. Средства связи с аварийными партиями, группами и т.д.
- 2.5. Сейф (шкаф) для хранения документов.

Приложение 14

## **УСЛОВНЫЕ СИГНАЛЫ ПРИ РАБОТЕ В ИЗОЛИРУЮЩИХ АППАРАТАХ**

### **От обеспечивающего к работающему**

Дернуть один раз - Как себя чувствуешь?

Дернуть три раза - Выходи!

Повторение сигнала "Выходи" - Выходи немедленно!

### **От работающего к обеспечивающему**

Дернуть один раз - Чувствую себя хорошо!

Дернуть два раза - Мало воздуха!

Дернуть три раза - Выхожу, выбирайте рукав!

Частые подергивания более четырех раз - Выбирай немедленно!

Потрясти три раза - Самостоятельно выйти не могу!

Каждый сигнал повторяется принявшим его.

## ВЫБОР ОГНЕГАСИТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ТУШЕНИЯ СУДОВЫХ ПОЖАРОВ

Горючие материалы	Огнегасительные средства		
	электропроводные	неэлектропроводные	неэлектропроводные, но ядовитые
	тушение охлаждением	тушение изоляцией от доступа воздуха и разделением горящей	тушение химическим торможением
	вода (компактная, распыленная), она же со смачиванием	химическая, воздушно-механическая пена (обычной и высокой кратности)	химические жидкостные бромэтиловые составы (СЖ Б)
1. Уголь, древесные и волокнистые материалы (дерево, бумага, хлопок, кудель и т.п.)	Эффективна	Предназначены в основном для легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, но могут быть использованы	Эффективны при герметизации помещений. Малоэффективны для хлопка
2. Легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 65 °С, не растворимые в воде (керосин, бензин, нефть и т.п.)	Можно применять только тонкораспыленную струю		Эффективны
3. Легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 65° С,	Применяется как разбавитель и в тонкораспыленной струе	Пена химическая из пенопорошка ППС	Эффективны

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – [www.alppp.ru](http://www.alppp.ru). Постоянно действующий третейский суд.

растворимые в воде (спирты, ацетон и др.)			
4. Горючие жидкости с температурой вспышки выше 65 °С, не растворимые в воде (мазут, масла, жиры и т.п.)	Не рекомендуется применять сплошную струю; необходимы распылительные насадки		Эффективны
5. Горючие жидкости с температурой вспышки ниже 65 °С, растворимые в воде (глицерин, гликоль и т.п.)	Применять как разбавитель; необходимы распылительные насадки		Эффективны
6. Металлы (алюминий, магний, цинк, натрий, кальций и др.)	Применять нельзя		Можно применять как сдерживающее средство до концентрации основных средств для тушения пожара этих металлов, кроме водяного пара
7. Электрооборудование под током	Применять нельзя	-	Эффективны

Примечания:

П. 1. Необходимо учитывать возможность повторного возгорания при разгерметизации помещения.

П. 3. Необходимо большое количество воды. Следует учитывать возможность переливания жидкости через края емкости. Обычная пена разрушается при контакте с этими жидкостями.

П. 4. Нельзя допускать попадания сплошной струи в горящие жидкости, так как может произойти выброс пламени.

П. 6. Для тушения металлов указанного класса необходимо применять сухой песок, тертый шифер, тертый асбест и специальные патентованные порошки.



МРФ РСФСР

\_\_\_\_\_ речное  
пароходство

Наименование судна  
\_\_\_\_\_

УТВЕРЖДАЮ

Капитан \_\_\_\_\_

"\_\_" \_\_\_\_\_ г.

### ОПЕРАТИВНЫЙ ПЛАН

Борьбы с пожаром  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

(наименование аварийного отсека и т.п.)

### ОПТИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ ТУШЕНИЯ ПОЖАРА

Основной  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

и средства тушения  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Резервный  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

и средства тушения  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### 1. ОРГАНИЗАЦИЯ

1.1. Действия и команды с РКП  
\_\_\_\_\_



---

---

1.2. Участок и действия носовой аварийной партии (N 1)

---

---

Действия группы разведки

---

---

Действия группы тушения

---

---

Связь с ГКП

---

---

1.3. Участок и действия кормовой аварийной партии (N 2)

---

---

Действия группы разведки

---

---

Действия группы тушения

---

---

Связь с ГКП

---

---

1.4. Участок действия партии машинного отделения (N 3)

---

---

По разведке пожара

---

---

По тушению пожара

---

---

По использованию технических средств тушения

---



---

Связь с ГКП

---

1.5. Действия ходовой вахты на мостике

---

1.6. Действия ходовой вахты в машинном отделении

---

1.7. Действия партии "Охраны порядка и безопасности"

---

1.8. Действия санитарной группы

---

## 2. ПОЖАРНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОГО ПОМЕЩЕНИЯ

---

---

---

---

## 3. СХЕМА АВАРИЙНОГО ПОМЕЩЕНИЯ

Расстановка сил и средств

## РЕЗУЛЬТАТИВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ АКТИВНЫХ СРЕДСТВ ТУШЕНИЯ

4.1. Водотушение: суммарная производительность пожарных насосов

---



куб. м/ч

4.1.1. Могут обеспечить работу стволов со вспрыском 19 мм

\_\_\_\_\_ без других  
\_\_\_\_\_ потребителей.

4.1.2. С одновременным пуском системы пенотушения аварийного помещения

19 мм \_\_\_\_\_ шт.

4.1.3. С одновременным пуском системы СВЭ \_\_\_\_\_ аварийного района

19 мм \_\_\_\_\_ шт.

4.1.4. С одновременным пуском СВЭ и пенотушения аварийного района

(помещения) 19 мм \_\_\_\_\_ шт.

4.1.5. Необходимо для ликвидации по расчету стволов 19 мм

\_\_\_\_\_ шт.