

## СПОСОБЫ ЛИЧНОГО ВЫЖИВАНИЯ

Тема лекции: **Возможные виды аварийных ситуаций, которые могут привести к необходимости оставления судна**

### Руководящие документы

#### СОЛАС-74

**Международная конвенция по охране человеческой жизни на море**  
(СОЛАС, от [англ.](#) *SOLAS, Safety of Life at Sea*) в её последовательно издававшихся формах является, пожалуй, наиболее важным из всех международных соглашений по безопасности торговых судов.

## **ГЛАВА III – СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА**

[Версия главы III до MSC.47\(66\)](#)

### **ЧАСТЬ А – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

[1 Применение](#)

[2 Изъятия](#)

[3 Определения](#)

[4 Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств](#)

[5 Производственные испытания](#)

### **ЧАСТЬ В – ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ И СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ**

#### **РАЗДЕЛ I – ПАССАЖИРСКИЕ И ГРУЗОВЫЕ СУДА**

[6 Средства связи](#)

[7 Индивидуальные спасательные средства](#)

[8 Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии](#)

[9 Инструкции по эксплуатации](#)

[10 Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими](#)

[11 Обеспечение сбора и посадки людей в спасательные шлюпки и плоты](#)

[12 Места спуска](#)

[13 Установка спасательных шлюпок и плотов](#)

[14 Установка дежурных шлюпок](#)

[15 Установка морских эвакуационных систем](#)

[16 Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов](#)

[17 Обеспечение посадки в дежурные шлюпки, их спуск и подъем](#)

[18 Линеметательные устройства](#)

[19 Подготовка и учения по борьбе за живучесть судна](#)

[20 Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки](#)

#### **РАЗДЕЛ II – ПАССАЖИРСКИЕ СУДА**

## РАЗДЕЛ II – ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

21 Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

22 Индивидуальные спасательные средства

23 Обеспечение посадки в спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

24 Установка спасательных шлюпок и плотов

25 Места сбора

26 Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро

27 Информация о пассажирах

28 Места для посадки вертолета и приема на его борт людей

29 Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов

30 Учения

## РАЗДЕЛ III – ГРУЗОВЫЕ СУДА

31 Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

32 Индивидуальные спасательные средства

33 Обеспечение посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска

## РАЗДЕЛ IV – ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ И УСТРОЙСТВАМ

34

## РАЗДЕЛ V – РАЗНОЕ

35 Наставление по оставлению судна и судовые пособия по подготовке

36 Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне

37 Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии

## Международный кодекс по спасательным средствам

В июне 1996 г. 66 сессия Комитета по безопасности на море Международной морской организации (КБМ ИМО) приняла своей резолюцией MSC.48(66) Международный кодекс по спасательным средствам, подготовленный на базе положений Части С главы III “Спасательные средства и устройства” конвенции СОЛАС-74 Подкомитетом ИМО по спасательным средствам, поиску и спасанию. Кодекс ЛСА вступил в силу с 1 июля 1998 г.

В этом разделе приводятся Правила и рекомендации по спасательным средствам.

### **LSA – Life Saving Appliance.**

1 Целью настоящего Кодекса является установление международных стандартов

## ВВЕДЕНИЕ

### ГЛАВА I - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Определения

1.2 Общие требования к спасательным средствам

### ГЛАВА II - ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

2.1 Спасательные круги

2.2 Спасательные жилеты

2.3 Гидрокостюмы

2.4 Защитные костюмы

2.5 Теплозащитные средства

### ГЛАВА III - ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

3.1 Парашютные ракеты

3.2 Фальшфейеры

3.3 Плавающие дымовые шашки

### ГЛАВА IV - СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ И ПЛОТЫ

4.1 Общие требования к спасательным плотам

4.2 Надувные спасательные плоты

4.3 Жесткие спасательные плоты

4.4 Общие требования к спасательным шлюпкам

4.5 Частично закрытые спасательные шлюпки

4.6 Полностью закрытые спасательные шлюпки

4.7 Спасательные шлюпки, спускаемые свободным падением

4.8 Спасательные шлюпки с автономной системой воздухообеспечения

4.9 Огнезащищенные спасательные шлюпки

### ГЛАВА V - ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

5.1 Дежурные шлюпки

### ГЛАВА VI - СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА

6.1 Спускные и посадочные устройства

6.2 Морские эвакуационные системы (МЭС)

### ГЛАВА VII - ДРУГИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

7.1 Линеметательные устройства

7.2 Общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация и система громко говорящей связи

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ПОСТРОЙКОЙ СУДОВ  
И ИЗГОТОВЛЕНИЕМ МАТЕРИАЛОВ И ИЗДЕЛИЙ ДЛЯ СУДОВ Том 1  
Часть I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ

## ВИДЫ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

Судно и его экипаж могут столкнуться с множеством различных аварийных ситуаций.

Большинство из них можно избежать , принимая меры предосторожности и зная с какими типами этих аварийных ситуаций можно столкнуться . Вот почему очень важно не подвергать себя и других опасностям из-за небрежности .

--- **ЗНАЙ СВОИ ОБЯЗАННОСТИ ПО ТРЕВОГАМ !**

--- **БУДЬ ВСЕГДА ГОТОВ—АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ МОЖЕТ ВОЗНИКНУТЬ В ЛЮБОЙ МОМЕНТ .**

--- **ЗНАНИЕ И ТРЕНИРОВКИ ДАЮТ ВАМ НАИЛУЧШУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ СПРАВИТЬСЯ С АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИЕЙ .**

Аварийная ситуация может возникнуть по множеству причин , например :

**ПОЖАР\ВЗРЫВ** могут возникнуть из-за поломки или неправильного использования оборудования, самовозгорания по причине неосторожного обращения с огнем или курения в неполюженном месте .

**СТОЛКНОВЕНИЕ** может произойти из-за отказа двигателя или выхода из строя рулевого устройства , навигационной ошибки .

**ПОСАДКА НА МЕЛЬ ИЛИ ВЫБРОС НА БЕРЕГ** , как и столкновение , может произойти из-за навигационной ошибки , отказа главного двигателя или рулевого устройства , плохих погодных условий или дрейфа судна на якоре .

**ВОДОТЕЧНОСТЬ** случается когда корпус судна , палуба или крышки трюмов получают повреждение .

**ЛЬДООБРАЗОВАНИЕ** может быть опасным для малых судов с малой метацентрической высотой .

**ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ.** Чтобы спасти человека , упавшего за борт , необходимы быстрые и четкие действия .

**Все вышеперечисленные виды аварийных ситуаций содержат опасность для человеческой жизни и как правило ведут к необходимости покинуть судно и к его потере .**

**Успешная борьба с аварийными ситуациями подразумевает и то , что вы будете исполнять свои обычные обязанности на борту судна с необходимой степенью ответственности и осторожности .**

### **Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов в море**

27 ноября 1997 г. на 20-й Ассамблее ИМО была принята Резолюция А.849 (20), в приложении к которой изложен Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море. Эта резолюция предлагает всем государствам флага судна проводить в соответствии с Кодексом расследование всех катастроф и серьезных аварий на море и своевременно представлять ИМО соответствующие выводы.

**Кодекс состоит из 15 разделов:**

**Раздел 1. Введение.** Обращается внимание на то, что по положениям статьи 94 Конвенции ООН по морскому праву государство флага судна должно возбудить дело об определенных авариях или инцидентах, произошедших с судоходством в открытом море.

**Раздел 2. Цель.** Утверждается, что в качестве основной цели любого расследования аварии является предотвращение таких аварий в будущем. Расследования должны выявлять обстоятельства аварии, устанавливая причины и способствующие ей факторы, но не определять гражданскую ответственность или степень вины.

**Раздел 3. Применение.** Рекомендуются применять данный Кодекс при расследовании всех катастроф и серьезных аварий, когда одно или несколько государств имеют существенный интерес в аварии на море, в которую вовлечено судно, находящееся под их юрисдикцией.



#### Раздел 4. Определения. Дается следующая классификация аварийных случаев.

**Авария на море** есть событие, являющееся результатом любого из следующего:

- гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна;
- потеря человека с судна, причиненная эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна;
- гибель, предполагаемая гибель или оставление судна;
- повреждение судна;
- посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении;
- повреждение, причиненное эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна;
- ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь причиненных эксплуатацией судна или судов.

**Очень серьезная авария (катастрофа)** есть авария, повлекшая полную гибель судна, гибель человека или серьезное загрязнение моря.

**Серьезная авария** есть авария, не квалифицируемая как очень серьезная и которая повлекла:

- пожар, взрыв, посадку на мель, навал, штормовое повреждение, ледовое повреждение, трещину в корпусе или предполагаемый дефект корпуса и т.п.;
- конструкционное повреждение, в результате которого судно стало немореходным, такое как подводная пробоина, поломка главных двигателей, значительное повреждение жилых помещений и т. п.;
- загрязнение моря (независимо от количества сброса);
- поломку, потребовавшую буксировки или помощи берега.

**Инцидент на море** есть случай или событие, вызванные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна, повлекшие угрозу судну или человеку, или в результате которых могли произойти серьезное повреждение судна или морской установки или мог быть нанесен вред окружающей среде.

**Положение**  
**о порядке расследования аварий или инцидентов на море**  
**(утв. приказом Министерства транспорта РФ от 8 октября 2013 г. № 308)**

Настоящее Положение устанавливает порядок расследования и учета аварий или инцидентов, произошедших (в прямой связи с эксплуатацией судна) с самоходными судами, буксируемыми судами или иными плавучими объектами\*(6) (только на период их перегона) на море, в акваториях морских портов и на участках рек с морским режимом судоходства, или с участием таких судов и объектов (далее - аварийные случаи), плавающими:

под Государственным флагом Российской Федерации (далее - суда);

под флагами иностранных государств (далее - иностранные суда) в предусмотренных настоящим Положением случаях.

3. Целью проведения расследования аварийных случаев является установление причин аварийных случаев и выработка рекомендаций по их предотвращению в будущем.

**Глобальная морская система связи при бедствии (ГМССБ)**

**ГМССБ или GMDSS** ([англ. Global Maritime Distress and Safety System](#)) — международная система, использующая современные наземные, спутниковые и судовые системы радиосвязи, разработана членами [Международной Морской Организации](#) (ИМО) и представляет собой существенное усовершенствование способов аварийной связи. Все суда, попадающие под действие Международной Конвенции о безопасности жизни на море должны полностью соответствовать требованиям GMDSS.

## Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию IAMSAR

Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию IAMSAR

В 1998 году Международная морская организация (ИМО) совместно с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) подготовила трехтомное Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual - IAMSAR).

Основная цель Руководства заключается в оказании содействия государствам в удовлетворении ими своих собственных потребностей в области поиска и спасания (SAR) и выполнении принятых ими на себя обязательств по Конвенции о международной гражданской авиации, Международной конвенции по поиску и спасанию на море и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS).

В указанных томах содержатся рекомендации, позволяющие выработать единый подход к организации и обеспечению авиационных и морских служб SAR.

# МАМПС

РУКОВОДСТВО

РУКОВОДСТВО ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВИАЦИОННОМУ  
И МОРСКОМУ ПОИСКУ И СПАСАНИЮ

ТОМ III

ПОДВИЖНЫЕ СРЕДСТВА

ИЗДАНИЕ 2010 ГОДА

