



ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА

П Р И К А З

25 августа 2008 г.

№ 1042

Москва

Об утверждении Наставления по борьбе за живучесть морских и речных судов таможенных органов Российской Федерации

На основании пунктов 2, 3 статей 388 и 409 Таможенного кодекса Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2003 г. № 747 «Об утверждении Порядка использования морских (речных) судов таможенных органов Российской Федерации для целей таможенного контроля», в целях организации подготовки и действий экипажей судов таможенных органов Российской Федерации в борьбе за живучесть, проведения организационно-технических мероприятий на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить и ввести в действие прилагаемое Наставление по борьбе за живучесть морских и речных судов таможенных органов Российской Федерации.

2. Признать утратившим силу приказ ГТК России от 15 марта 2002 г. № 249 «Об утверждении Наставления по борьбе за живучесть морских (речных) таможенных судов Российской Федерации».

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя ФТС России И.А. Завражнова.

Руководитель
действительный государственный советник
таможенной службы Российской Федерации

А.Ю. Бельянинов

Приложение к приказу ФТС России
от 25 августа 2008 г. № 1042

Федеральная таможенная служба

НАСТАВЛЕНИЕ
ПО БОРЬБЕ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ
СУДОВ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(НБЖ -ТС-2008)

ГЛАВА I

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Наставление по борьбе за живучесть морских и речных судов таможенных органов Российской Федерации (далее – Наставление) определяет проведение комплекса организационно-технических и предупредительных мероприятий по борьбе за живучесть на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации (далее – суда таможенных органов), подготовку и действия экипажей в борьбе за живучесть судов таможенных органов.

2. В Наставлении развиты положения Устава службы на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации, утвержденного приказом ФТС России от 30 августа 2007 г. № 1044 (далее – Устав службы на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации), и Курса боевой подготовки экипажей морских (речных) таможенных судов Российской Федерации, утвержденного приказом ГТК России от 15 марта 2000 г. № 195 (далее – Курс боевой подготовки экипажей морских (речных) таможенных судов Российской Федерации), по обеспечению живучести судна, учтены нормативные и иные правовые акты ФТС России (ГТК России), касающиеся содержания и эксплуатации судов, соблюдения на них техники безопасности.

3. Отработка организации борьбы за живучесть судна является составной частью повседневной службы, которая направлена на наиболее рациональное распределение членов экипажа для эффективного использования стационарных технических средств и аварийно-спасательного имущества (далее – АСИ) при авариях, возникновении взрывов и пожаров.

4. В случае необходимости к борьбе за живучесть могут привлекаться лица, не входящие в состав штатного экипажа, но временно находящиеся на судне.

5. Для герметизации судна, борьбы с водой, пожаром, дымом, для ликвидации повреждения технических средств и судовых постов, спасения людей на судне создаются аварийные группы (далее – АГ).

Количество и численность АГ определяется в зависимости от проекта судна, его конструктивных особенностей, технической оснащенности и численности экипажа.

6. На АГ возлагаются следующие задачи: герметизация судна, эвакуация раненых, заделка пробоин в корпусе, удаление воды из затопленных помещений, воды скопившейся при тушении пожаров и от фильтрации, борьба с пожаром и дымом, взаимодействие с береговыми пожарными командами, иными аварийно-спасательными подразделениями, экипажами других судов.

ГЛАВА II

ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

7. Борьба за живучесть рассматривается как совокупность действий экипажа, направленных на поддержание и восстановление боеспособности судна. Эти действия имеют целью предупреждение взрывов и борьбу с пожарами, борьбу за непотопляемость, борьбу за живучесть судовых постов, судовых технических средств, защиту экипажа.

8. Живучесть судна – его способность противостоять последствиям аварийных повреждений, восстанавливая и поддерживая при этом в достаточной мере свои мореходные качества. Живучесть судна включает в себя следующие элементы: непотопляемость, взрыво- и пожаробезопасность, живучесть технических средств и оружия, защищенность экипажа судна.

9. Непотопляемость судна – его способность оставаться на плаву не опрокидываясь при затоплении части отсеков, имея посадку и остойчивость, обеспечивающие ему хотя бы ограниченные эксплуатационные свойства.

10. Остойчивость судна – способность судна возвращаться в первоначальное положение после прекращения воздействия на него внешних сил. На судах таможенных органов Российской Федерации необходимо иметь таблицу штатной (нештатной) приёмки жидких и твёрдых грузов в каждое помещение и отсек судна до момента $h=0$ или начала отрицательной остойчивости, разработанную для каждого проекта судов.

11. Взрыво- и пожаробезопасность судна – его способность препятствовать возникновению взрывов, возникновению и развитию пожаров до размеров, которые приводят к выводу из строя судна или экипажа.

12. Живучесть технических средств и оружия – их способность противостоять аварийным и боевым повреждениям, сохраняя и восстанавливая в возможной степени свои тактико-технические характеристики.

13. Защищённостью экипажа судна называется способность судовых коллективных и индивидуальных средств защиты исключать или ослаблять воздействие на личный состав поражающих факторов, возникающих при повреждениях.

14. Водогазонепроницаемыми закрытиями являются крышки люков и горловин, двери и другие закрытия, установленные на корпусных конструкциях, исключающие возможность затопления того или иного отсека или судового помещения забортной водой и распространения ее по судну, а также обеспечивающие газонепроницаемость помещения.

15. К АСИ относятся аварийный инвентарь и материалы, переносные водоотливные и противопожарные средства, спасательные средства коллективного и индивидуального пользования, спусковые устройства, радиолокационные спасательные ответчики.

ГЛАВА III

ОПОВЕЩЕНИЕ ПО ТРЕВОГАМ

16. Для оповещения личного состава экипажа судна установлены следующие виды тревог:

«Аварийная тревога» – 25-30 коротких звуков, передается звонком один раз;

«Человек за бортом» – один короткий и один продолжительный звук, передается звонком 3-4 раза, для речных судов – три продолжительных звука, передается звонком 3 - 4 раза.

17. «Аварийная тревога» объявляется в случаях:

необходимости заблаговременно подготовить судно к предотвращению какой-либо предполагаемой опасности;

поступления внутрь судна забортной воды;

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

других аварийных ситуаций.

18. Тревогу «Человек за бортом» объявляют при падении человека за борт или обнаружении его в воде.

19. Сигналы тревог дублируют голосом по судовой трансляции с указанием вида тревоги. В случае пробойны или пожара по возможности указывают их место. При отсутствии трансляции вид тревоги, место пробойны или пожара объявляют любыми средствами.

При выходе из строя колоколов громкого боя сигналы тревог подают сиреной или тифоном.

Отбой тревог объявляют голосом по трансляции.

Связь между главным командным пунктом судна (далее – ГКП) и командиром АГ должна осуществляться с помощью портативных УКВ-радиостанций, телефона, судовой трансляции, связных.

20. При объявлении учебных тревог вид тревоги должен предваряться словом «учебная».

ГЛАВА IV

ОБЯЗАННОСТИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЖИВУЧЕСТИ СУДНА

21. Командир судна таможенного органа отвечает:

за соблюдение на судне Устава службы на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации и Курса боевой подготовки экипажей морских (речных) таможенных судов Российской Федерации в части, касающейся обеспечения живучести и безопасности судна, настоящего Наставления, нормативных и иных правовых актов ФТС России (ГТК России);

за выполнение требований Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (далее – Конвенция СОЛАС-74);

за организацию и контроль подготовки экипажа к борьбе за живучесть судна и действия по всем видам тревог.

22. Командир судна таможенного органа обязан:

знать в совершенстве устройство и конструктивные особенности судна, теоретические основы борьбы за живучесть судна, информацию о его посадке и устойчивости (в т.ч. аварийных);

уметь практически руководить борьбой за живучесть судна;

контролировать выполнение на судне предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судна, подготовку экипажа к борьбе за живучесть судна и действия по тревогам;

руководить через помощника (на больших и средних таможенных судах) борьбой за живучесть судна;

осуществлять общее руководство экипажем при спасательной операции по тревоге «Человек за бортом».

23. Помощник командира судна таможенного органа отвечает за подготовку экипажа к борьбе за живучесть судна и действия по всем видам тревог.

24. Помощник командира судна таможенного органа обязан:

знать в совершенстве устройство и конструктивные особенности судна, теоретические основы борьбы за живучесть судна, информацию о его посадке и устойчивости (в т.ч. аварийных);

уметь практически руководить борьбой за живучесть судна;

составлять планы общесудовых учений по борьбе за живучесть судна;

комплектовать судно АСИ, организовать контроль за его хранением, уходом за ним и постоянной готовностью к немедленному использованию;

контролировать укомплектованность спасательных средств согласно существующим нормам;

контролировать выполнение предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судна;

укомплектовать ГКП необходимыми документами по борьбе за живучесть;

осуществлять постоянный контроль за поддержанием в надлежащем состоянии отличительной окраски АСИ, маркировки водогазонепроницаемых закрытий, знаков безопасности и предупредительных надписей;

лично проводить инструктаж по соблюдению предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судна, об обязанностях и о действиях по тревогам с новыми членами экипажа, а также с временно находящимися на борту судна;

вести наблюдение за водонепроницаемостью корпуса судна и принимать меры к ее обеспечению; по «аварийной» тревоге находиться на ГКП, принимать доклады, непосредственно руководить борьбой за живучесть;

оценивать размеры и характер аварий, взрывов, пожаров и повреждений технических средств, используя документацию по борьбе за живучесть, и докладывать обстановку и план действий командиру судна;

лично руководить по тревоге «Человек за бортом» спасательной операцией, осуществлять общее руководство спуском (сбрасыванием) на воду спасательных средств коллективного пользования и посадкой в них людей.

25. Начальник электромеханической службы (далее - ЭМС) отвечает:

за подготовку АГ к борьбе за живучесть и руководство ее действиями;

за противопожарный режим на судне;

за готовность к действию судовых средств пожаротушения и водоотлива.

26. Начальник ЭМС обязан:

лично руководить подготовкой членов АГ к борьбе за живучесть судна и действиям по всем видам тревог;

контролировать выполнение на судне предупредительных мероприятий по обеспечению живучести;

обеспечить поддержание в надлежащем состоянии знаков безопасности, предупредительных надписей, маркировки водогазонепроницаемых закрытий, отличительной окраски АСИ, маркировки трубопроводов, судовых систем и баллонов высокого давления по всему судну;

периодически проверять укомплектованность АСИ, исправность и готовность к действию судовых средств пожаротушения и водоотлива;

участвовать в составлении расписаний по судовым тревогам;

составлять совместно с помощником командира планы общесудовых учений по борьбе за живучесть судна;

находиться по «аварийной» тревоге на посту управления механической установкой, осуществлять общее руководство ходовой вахтой и АГ;

оценивать размеры и характер аварий, взрывов, пожаров, повреждений технических средств и докладывать на ГКП обстановку и свои соображения по плану действий, определять в соответствии с указаниями ГКП задачи АГ, контролировать выполнение указаний ГКП;

обеспечить при необходимости выход из помещений всех людей к спасательным средствам.

27. Маркировка водогазонепроницаемых закрытий, знаки безопасности, предупредительные надписи, отличительная окраска АСИ, маркировка

трубопроводов, судовых систем и баллонов высокого давления приведены в приложениях № 1, № 2 и № 3 к Наставлению.

28. Начальник службы связи по тревогам находится в радиорубке и действует по указанию командира судна, отвечает за обеспечение спасательных средств переносными радиостанциями и АГ портативными УКВ-радиостанциями, проверяет готовность аварийного радиопередатчика.

29. Старший боцман (боцман) несет ответственность за техническое обслуживание корпуса, судовых устройств и спасательных средств.

Старший боцман (боцман) обязан:

обеспечивать готовность к действию АСИ судна;

отвечать за выполнение предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судна в кладовых, провизионных и иных помещениях;

контролировать соблюдение противопожарного режима на открытых частях верхней палубы судна и в местах расположения спасательных средств;

обеспечивать поддержание в надлежащем состоянии отличительной окраски АСИ, маркировки водогазонепроницаемых закрытий, знаков безопасности и предупредительных надписей.

30. Обязанности остальных членов экипажа судна устанавливаются судовым расписанием по тревогам.

31. Каждый член экипажа судна таможенного органа обязан:

строго соблюдать противопожарный режим и правила по обеспечению водонепроницаемости во всех судовых помещениях;

знать в совершенстве свои обязанности по обеспечению живучести судна, сигналы тревог и действия по ним;

немедленно доложить любыми средствами на ГКП обо всех случаях обнаружения повреждения корпуса, пожара или его признаков (дым, запах гари), повреждений технических средств или другой опасности;

выполнить первичные мероприятия по борьбе за живучесть судна;

одеться по сезону и, имея при себе спасательный жилет (нагрудник), немедленно выйти к установленным (или по указанию ГКП) местам сбора и действовать согласно расписанию при объявлении тревог.

32. Обязанности по борьбе за живучесть на малых и средних судах, где отсутствуют должности начальника электромеханической службы и старшего боцмана, распределяются между командиром судна и помощником командира судна.

33. Всем членам экипажа судна не реже 1 раза в 5 лет проходить подготовку по борьбе за живучесть в учебно-тренажёрных центрах региона с получением свидетельств.

ГЛАВА V

РАСПИСАНИЕ ПО ТРЕВОГАМ

34. Расписание по тревогам определяет специальные обязанности всех членов экипажа судна и место их сбора по тревогам.

В зависимости от конструктивных особенностей судна и штатной численности экипажа допускаются уточнения и дополнения в расписание по тревогам.

Расписание по тревогам составляют до начала навигации. Экземпляры расписания вывешивают в общих помещениях экипажа, а его копия должна храниться на ГКП в папке документов по борьбе за живучесть судна. При отсутствии возможности разместить расписание в помещении экипажа, оно хранится в судовой папке.

Расписание по тревогам должно постоянно совершенствоваться и корректироваться в части уточнения обязанностей отдельных членов экипажа по тревогам.

В расписании по тревогам должны быть указаны:

состав ходовых вахт;

основные обязанности и действия членов экипажа по тревогам;

состав АГ и обязанности по герметизации судна, по борьбе с пожаром и дымом, водой, а также место сбора группы;

состав, обязанности и место сбора группы подготовки спасательных средств коллективного пользования и действия членов экипажа по спуску (сбрасыванию) спасательных средств, по их управлению на воде, спасению судовых документов, оказанию первой медицинской помощи;

состав и обязанности группы действующей по тревоге «Человек за бортом».

35. Типовое расписание по тревогам дано в приложении № 9 к Наставлению.

ГЛАВА VI

ОРГАНИЗАЦИЯ ХРАНЕНИЯ И ПОРЯДОК РАЗМЕЩЕНИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА

36. Каждое судно таможенного органа Российской Федерации должно быть обеспечено комплектом АСИ в соответствии с действующими нормами снабжения и проектом судна.

37. АСИ должно быть всегда готово к немедленному использованию для борьбы за живучесть судна, спасания экипажа и оказания помощи людям, терпящим бедствие на море.

38. Израсходованное, вышедшее из строя или пришедшее в негодность АСИ должно быть пополнено до нормы, а неисправное - отремонтировано или заменено.

39. АСИ должно размещаться на штатных местах, иметь отличительную окраску и маркировку.

40. Все спасательные средства должны находиться в готовности для немедленного использования. Спасательные плоты должны располагаться и храниться так, чтобы всегда были доступны и готовы к немедленному использованию, чтобы их можно было безопасно и быстро спустить (сбросить) на воду с любого борта. При погружении судна в воду спасательные плоты должны беспрепятственно всплывать, а разобщающие устройства должны сбрасывать их как автоматически, так и механически.

41. В проходах жилых помещений и выгородках трапов должны быть установлены (нанесены) указатели направления движения к спасательным средствам.

42. Спасательные жилеты должны храниться в легкодоступных местах. На местах расположения спасательных жилетов (шкафы, рундуки, диваны) должны быть нанесены четкие надписи «спасательные жилеты».

43. Спасательные круги должны быть равномерно распределены по обоим бортам судна и установлены таким образом, чтобы они были легкодоступные и в любое время года готовы к немедленному использованию.

44. Комплектность снабжения и состояние спасательных средств коллективного пользования ежемесячно проверяют ответственные лица.

ГЛАВА VII

РУКОВОДСТВО ВСЕМИ ВИДАМИ СУДОВЫХ ТРЕВОГ

45. Общее руководство действиями экипажа по всем видам тревог осуществляется с ГКП. Для руководства борьбой за живучесть судна на ГКП должна находиться папка документов по борьбе за живучесть и оборудование (приборы).

46. В папку документов по борьбе за живучесть судна входят следующие документы (далее - информация):

- информация по аварийной посадке и остойчивости судна;
- оперативные планы по борьбе с водой;
- схема осушительной системы;
- оперативные планы по борьбе с пожаром;
- схема противопожарной защиты судна;
- план-схема расположения и опись АСИ и противопожарного снабжения;
- расписание по тревогам (копия);
- настоящее Наставление.

47. К оборудованию (приборам) относятся:

- информационная доска нагрузки и остойчивости судна;
- статический кренометр;
- дифференциальный датчик.

48. Информация о конструкции судна должна включать в себя:

- схему осушительной системы;
- общий вид судна с указанием водонепроницаемых переборок, дверей, крышек люков, горловин и т.п.;
- схему пожарной сигнализации и систем пожаротушения;
- схемы вентиляции;
- схему конструктивной противопожарной защиты;
- схему эвакуации людей при пожаре.

49. Условные обозначения, применяемые при разработке графических материалов папки документов по борьбе за живучесть судна, даны в приложении № 4 к Наставлению.

50. ГКП должен иметь надежные средства внутрисудовой связи с АГ, ходовой вахтой в машинном отделении (далее - МО). При потере связи используются посыльные.

51. По сигналу «Аварийная тревога» в первую очередь герметизируется судно, последний выходящий из каюты обязан задрать иллюминаторы. Каждый член экипажа должен иметь при себе спасательный жилет и прибыть на судовой пост.

АГ готовит к действию АСИ.

Командир АГ докладывает на ГКП о герметизации судна и готовности группы к действию.

Получив все доклады, помощник командира докладывает командиру о готовности экипажа к действиям по сигналу «Аварийная тревога».

52. При поступлении с ГКП оповещения о месте пожара или пробойны командир АГ обязан немедленно, без напоминания с ГКП, послать членов группы в первом случае на разведку пожара, во втором случае - на разведку водотечности корпуса.

При обнаружении пробойны решение на заводку пластыря должно поступать с ГКП.

При пожаре (после выхода на разведку членов АГ) командир группы дает распоряжение о подготовке к действию переносных средств пожаротушения.

53. О каждом действии командир АГ должен докладывать на ГКП. Доклады на ГКП должны быть краткими и четкими. В результате докладов на ГКП должна сложиться ясная картина о размере аварии и действиях АГ.

С ГКП должны поступать четкие команды, касающиеся оперативного решения вопросов по ликвидации аварии, а не отдельные команды, касающиеся компетенции командира АГ. Если какое-либо действие согласно оперативному плану командиром АГ не было произведено, с ГКП должна поступить команда на производство этого действия.

Если для ликвидации аварии, ее последствий у командира АГ не хватает сил и средств, он должен запросить помощь у ГКП.

ГЛАВА VIII

ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА СУДНА ПО ТРЕВОГЕ «ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ»

54. Первый заметивший человека за бортом обязан сбросить ему спасательный круг, громким голосом доложить «Человек за бортом слева (справа)» и, продолжая вести за ним наблюдение, указать на него рукой. Услышавший этот доклад обязан отретировать его в сторону ГКП или сообщить на ГКП лично.

55. К выполнению маневра по спасению человека, упавшего за борт, должно быть подготовлено каждое должностное лицо командного состава судна таможенного органа, допущенное к исполнению обязанностей помощника командира судна таможенного органа. Получив доклад о падении человека за борт или обнаружив человека за бортом в воде, должностное лицо обязано сбросить спасательный круг со светодымящимся буйком, объявить тревогу «Человек за бортом», подготовить спасательное средство к спуску, включить радиолокационную станцию, выставить наблюдателя с биноклем, на больших таможенных судах таможенных органов поднять флаг «О» («Oscar»), доложить командиру судна таможенного органа.

56. Одновременно с объявлением тревоги в условиях, когда момент падения человека за борт зафиксирован точно, необходимо изменить курс судна, если навигационные условия позволяют, в сторону упавшего за борт на 240 градусов от первоначального курса с дальнейшей отработкой заднего хода и остановкой судна у места падения человека за борт.

Если человек потерян из виду, и его нужно искать на ранее пройденном пути, производится маневрирование с изменением курса судна на 60 градусов в любую сторону с дальнейшей перекладкой руля на противоположный борт и выходом на курс, обратный тому, которым следовало судно для поиска потерпевшего.

57. Командир судна осуществляет общее руководство маневрами судна и спасательной операцией. Он обязан принять все меры к спасению человека, упавшего за борт, и может покинуть район поисков только после того, как убедится, что дальнейшие поиски безрезультатны.

Помощник командира непосредственно руководит спуском на воду спасательного средства и спасательной операцией, имея при себе портативную радиостанцию УКВ.

Боцман руководит приготовлением спасательного средства к спуску на воду.

58. После остановки судна и спуска на воду спасательных средств, по приказанию командира члены экипажа в соответствии с расписанием по тревоге «Человек за бортом» занимают места на борту спасательного средства.

59. Получив направление на упавшего человека, спасательное средство следует ему на помощь. Наблюдатель на ГКП указывает направление движения с помощью флажков (обе руки подняты вертикально вверх – курс правильный,

правая рука вытянута горизонтально – держать правее, левая горизонтально – держать левее) или с помощью непрерывной связи через портативные радиостанции УКВ.

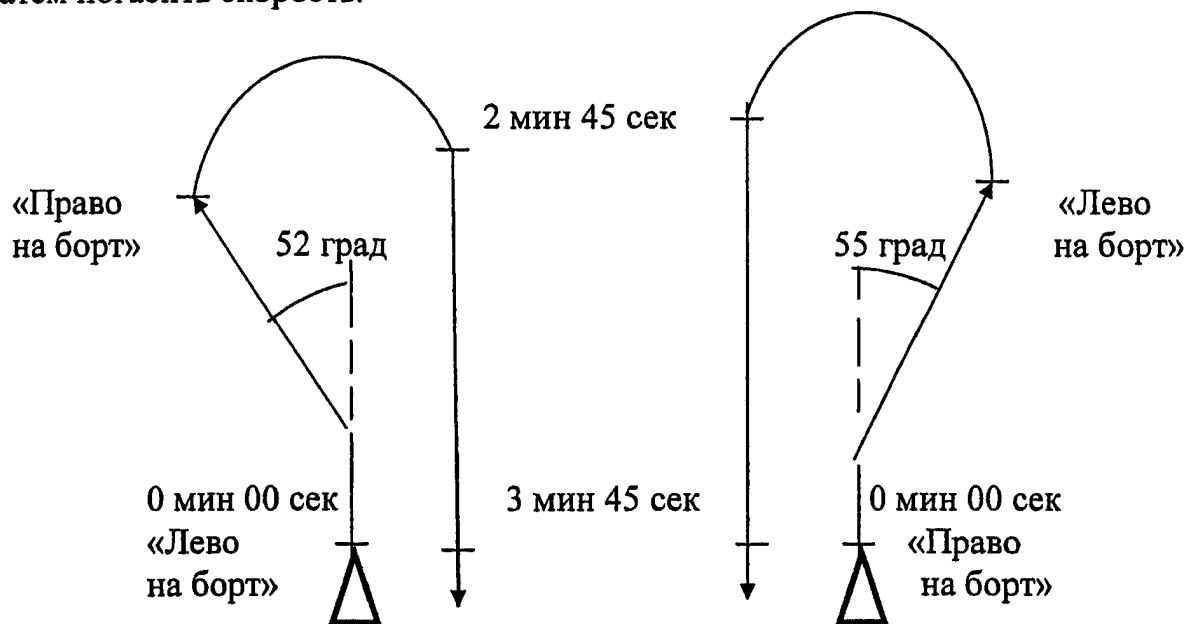
60. В темное время суток направление на упавшего человека показывается трехцветным фонарем (белые длинные проблески – курс правильный, зеленые – держать правее, красные – держать левее) или лучом прожектора. Направление на упавшего за борт человека указывается также с помощью радиостанции.

В случае невозможности спуска спасательного средства по погодным условиям производится маневр подхода судна к человеку с расчетом своевременной остановки судна с наветренной стороны.

ГЛАВА IX

МАНЕВР СУДНА ПО ТРЕВОГЕ «ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ»

61. Положить руль на борт (в сторону упавшего за борт). При отклонении судна на угол около 60 градусов от курса (уточняется на каждом типе судна), переложить руль на противоположный борт до выхода его на контркурс и затем погасить скорость.



ПОМНИ: МАНЕВР, КРУГ, ТРЕВОГА, НАБЛЮДЕНИЕ!

62. При необходимости организовать поиск человека, упавшего за борт, применяются следующие схемы поиска:

Схема поиска по расширяющемуся квадрату

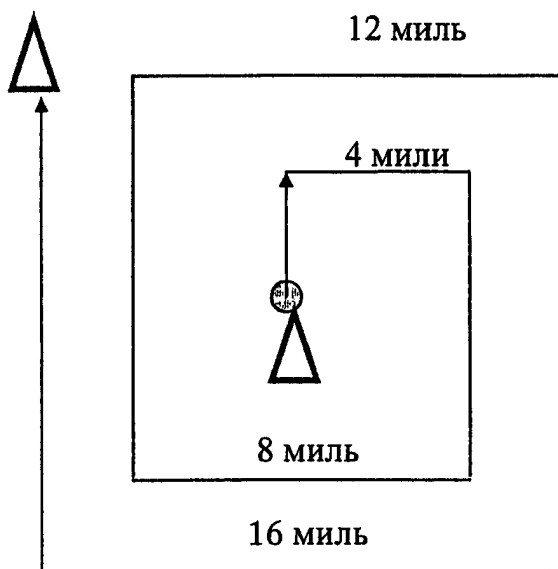
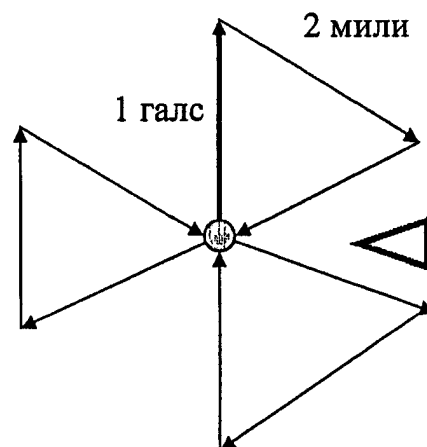


Схема поиска по секторам



Примеры: Человек за бортом. Судно сразу же возвращается к вероятному исходному положению объекта.

Объект поиска однажды обнаружен и затем потерян.

Судно держит курс на вероятное положение объекта.

Для случая второй схемы по окончании первой стадии поиска следует развернуть схему на 30 градусов вправо и продолжить поиск.

Время, в течение которого люди, находящиеся в воде различной температуры, могут выжить:

Температура в градусах по Цельсию	Ожидаемое время выживания людей, находящихся в морской воде, в часах
менее 2	менее $\frac{3}{4}$
от 2 до 4	менее 1,5
от 4 до 10	менее 3
от 10 до 15	менее 6
от 15 до 20	менее 12
свыше 20	не определено, зависит от обстановки

ГЛАВА X

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЖИВУЧЕСТИ СУДНА

Мероприятия по обеспечению непотопляемости

Основные положения

63. Степень обеспечения непотопляемости судна определяется информацией об аварийной посадке и остойчивости и характеризуется следующими основными показателями:

осадкой носом и кормой, углом крена и дифферента, поперечной диаграммой плеча статической остойчивости, поперечной метацентрической высотой, запасом плавучести, высотой надводного борта до и после выполнения мероприятий по повышению остойчивости и запаса плавучести;

производительностью водоотливных средств и возможностью их использования при различных вариантах затопления отсеков.

64. К основным предупредительным мероприятиям, обеспечивающим непотопляемость судна, относятся:

организация правильного технического использования и постоянной готовности систем водоотлива и спрямления судна, переносных водоотливных средств и АСИ;

строгое руководство информацией по посадке и остойчивости судна;

обучение экипажа правилам технического использования корпуса судна и его элементов, а также систем водоотлива и спрямления судна, переносных водоотливных средств и АСИ;

содержание в надлежащем состоянии надписей и нумерации помещений, маркировки водонепроницаемых и противопожарных закрытий, запорных устройств судовой вентиляции, организация их задривания при различных условиях эксплуатации судна.

Обеспечение водонепроницаемости корпуса

65. Водонепроницаемость корпуса судна обеспечивается герметичностью наружной обшивки, второго дна, палуб, водонепроницаемых переборок, иллюминаторов, клапанов и механизмов закрытия забортных отверстий.

66. Для своевременного обнаружения и устранения дефектов корпуса постоянная судовая комиссия систематически, в сроки, указанные в Правилах эксплуатации металлических корпусов, устройств и систем судов таможенных органов (приказ ГТК России от 10 декабря 1996 г. № 746) (далее - ПЭКУС), проводит осмотры и проверку его технического состояния.

67. Для обеспечения водонепроницаемости корпуса судна, находящегося в эксплуатации, запрещается прорезание и сверление отверстий в наружной

обшивке, водонепроницаемых переборках и закрытиях, палубах, платформах и втором дне.

Эти работы могут производиться как исключение только с разрешения командира судна в целях борьбы за живучесть судна или при спасении людей.

68. Все водонепроницаемые двери (люки или горловины) ниже палубы переборок во время плавания должны быть всегда закрыты.

69. Перепускные (спускные) клинкет и клапаны, установленные на водонепроницаемых переборках, втором дне, платформах, палубах должны быть всегда закрыты, за исключением случаев, регламентированных информацией.

70. Перед выходом судна в море (на реку, на озеро) иллюминаторы, двери, люки и другие отверстия на палубе и в бортах, ведущие в водонепроницаемый корпус, должны быть надежно задрены.

71. Во время плавания должно быть организовано постоянное наблюдение за водонепроницаемостью корпуса.

72. Для своевременного обнаружения поступления воды в условиях обычной эксплуатации необходимо регулярно, 2 раза в сутки на стоянке и один раз за вахту на ходу, производить замеры уровня жидкости во всех льялах и сточных колодцах. Результаты измерений записываются в судовом журнале.

73. Небольшие протечки воды в надводной и подводной части корпуса, которые могут привести к порче оборудования судовых помещений, необходимо по возможности устранять немедленно.

Маркировка водогазонепроницаемых переборок, противопожарных закрытий, запорных устройств судовой вентиляции

74. Каждому водонепроницаемому отсеку (трюму), цистерне, коффердаму, шпангоуту должен быть присвоен номер.

Нумерация водонепроницаемых отсеков (трюмов), цистерн, коффердамов, шпангоутов производится в соответствии с нумерацией, приведенной в информации.

Нумерация производится последовательно с носа в корму, снизу вверх. Нечетные номера присваиваются помещениям по правому борту, четные – по левому.

Каждой палубе и платформе присваивается наименование в соответствии с построечной спецификацией.

75. Все водонепроницаемые двери (люки или горловины) разбиваются на четыре категории: Б, З, П, Т (первые буквы слов “Боеприпасы”, “Задрено”, “Приказание”, “Тревога”). Порядок их задрания (отдрания) приведен в главе 6 Устава службы на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации.

76. На шкафчиках и выгородках для пожарных кранов должны быть нанесены хорошо различимые надписи. Судовые трубопроводы и электрораспределительные щиты должны иметь отличительную маркировку и окраску.

Размеры и цвет букв, их окантовка, а также знаки безопасности (в том числе указательные знаки и надписи), отличительная маркировка и окраска трубопроводов и электрощитов приведены в приложениях № 2 и № 3 Наставления.

Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности

Основные мероприятия по поддержанию противопожарного режима на судне

77. Пожары на судах в основном происходят от:
неосторожного и небрежного обращения с открытым огнем, нагревательными приборами и от курения;
неисправности электрокабелей, электрооборудования, освещения, судовых механизмов и нарушения правил их эксплуатации;
попадания топлива на раскаленные и горячие поверхности механизмов, выхлопных трубопроводов;
искрообразования при работе камбуза и при ударах;
воспламенения горючих газов и паров нефтепродуктов;
нарушения правил производства сварочных работ и работ с открытым огнем;
разрядов статического и атмосферного электричества;
самовозгорания и самовоспламенения предметов.

78. К самовозгоранию способны: ветошь, пакля, парусина, белье, одеяла и другие абсорбирующие материалы, хранящиеся в сыром виде навалом или в связках.

79. При стоянке судна у причала (в том числе и при ремонте) должны быть приняты меры по обеспечению в случае необходимости быстрого его отхода при возникновении пожара на причале или на другом судне.

80. Курение на судне разрешается при наличии пепельниц только в каютах, салонах и составе вахты – в рулевой рубке (без выхода на открытые части мостика), радиорубках, а также в специально отведенных приказом по судну общих местах для курения экипажа, где должны быть установлены урны с водой.

Выбрасывание спичек, окурков и других горящих предметов за борт запрещается.

81. Чистка загрязненных частей электрических машин и обмоток должна производиться моющими средствами на негорючей основе.

82. Для предупреждения возникновения пожаров на судне запрещается:
хранить в открытом виде горюче-смазочные материалы;
хранить навалом в сыром виде, смоченные или пропитанные маслом, красками, лаками, растворителями предметы способные самовозгораться: ветошь, паклю, парусину, одежду, белье, одеяла, постельные принадлежности; перед укладкой на хранение они должны очищаться и просушиваться;

хранить свежевывкрашенную парусину в сложенном виде или в плохо вентилируемом помещении;

хранить легковоспламеняющиеся жидкости и горючие материалы (дерево, краски, лаки и др.) не в специально предназначенных кладовых или местах;

оставлять без наблюдения включенные бытовые электронагревательные приборы и теле- и радиоаппаратуру;

оставлять при перерывах в работе включенным или находящимся под током электроинструмент;

использовать нештатные электропредохранители.

83. Пиротехнические средства должны храниться в металлических шкафах или ящиках закрытых на замок, установленных на открытом мостике и оборудованных специальными стеллажами, исключающими их трение друг о друга и о стенки шкафа или ящика.

Пиротехнические средства, срок хранения которых истек, должны сдаваться на берег.

Пиротехнические средства, которые отказали в действии при применении, должны уничтожаться путем немедленного затопления.

84. Судовые запасы обтирочных материалов должны храниться в ящиках и мешках в сухих помещениях. Использованные обтирочные материалы запрещается выбрасывать за борт, их необходимо выносить на берег в специально установленные для этих целей контейнеры.

85. Все горючие предметы и материалы не должны соприкасаться с электропроводкой, электроарматурой и нагревающимися конструкциями.

86. При выходе из помещений судна (каюта, кают-компания, кладовая, трюм и т.п.) должны быть выключены электроосвещение, трансляция, теле- и радиоаппаратура этих помещений.

87. Во избежание возникновения пожаров от неисправного электрооборудования необходимо поддерживать сопротивление изоляции его не ниже допустимых норм.

88. Запрещается загромождать коридоры, внутренние и наружные трапы в районе жилых и служебных помещений, выходы из них грузами, вещами и другими предметами. Запрещается скапливание людей в проходах. Это необходимо для обеспечения быстрой эвакуации лиц, временно находящихся на борту судна и экипажа судна из аварийных районов и мест пожара, для обеспечения подходов к району аварии или месту пожара АГ с АСИ и противопожарными средствами.

Спецодежда должна храниться в металлических шкафах в развешанном виде.

Мероприятия по поддержанию противопожарного режима в судовых помещениях

89. В машинных помещениях не допускается:

попадание горюче-смазочных нефтепродуктов на горячие поверхности и электропроводку;

скапливание горюче-смазочных нефтепродуктов в льялах и под плитами, попавшие туда нефтепродукты должны немедленно удаляться;

у всех механизмов и устройств, работающих на жидком топливе, приемников топлива, масла, а также под опорными подшипниками гребных валов должны быть установлены поддоны для сбора топлива и масла; при обнаружении утечки должны быть приняты немедленные меры к устранению причин утечки и по уборке разлитых жидкостей;

разрушение изоляции механизмов и трубопроводов;

хранение легкоиспаряющихся нефтепродуктов, красок, лаков;

хранение одежды, пакли, ветоши, дерева и других горючих материалов на механизмах и трубопроводах.

90. В машинных помещениях необходимо:

регулярно очищать путем продувки, мытья и удаления сажи, трубы, дымоходы, выхлопные коллекторы, компенсаторы и искрогасители и содержать их всегда чистыми и в исправном состоянии;

изолировать и окрашивать негорючей краской все нагревающиеся части главных двигателей и котлов;

поддерживать в исправном состоянии двери и люки для обеспечения плотного закрытия.

91. Аккумуляторные помещения:

должны быть окрашены кислотоупорными красками;

аккумуляторные батареи должны иметь надежное крепление, исключающее их удары друг о друга и о другие предметы, и находиться на резиновых ковриках;

их вентилирование должно производиться в соответствии с инструкцией и обязательно при производстве зарядки аккумуляторов;

при работе с аккумуляторными батареями должен использоваться только изолированный инструмент, исключающий искрообразование при ударах; зажимы батарей и наконечники проводов должны быть постоянно поджаты;

их освещение как стационарное, так и переносное должно быть только взрывобезопасного исполнения; применение электронагревательных приборов запрещается.

92. Шкиперские кладовые:

все предметы и материалы должны храниться по сортности, отдельно;

подверженные самовозгоранию материалы (просмоленная пакля, ветошь и т.п.) должны храниться в местах, безопасных в отношении попадания воды, масла и жира;

прием и хранение сырой и промасленной обтирки, пакли, спецодежды и т.п. запрещаются;

периодически должны производиться проверки хранения обтирочных и волокнистых материалов;

весь отсыревший материал необходимо просушивать на палубе с соблюдением соответствующих мер предосторожности;

хранение горючих жидкостей, масел, краски, лаков запрещается.

93. В салонах, кают-компаниях, каютах запрещается:

хранить взрывчатые, легковоспламеняющиеся и опасные в пожарном отношении вещества и материалы;

протирать мебель и оборудование бензином и керосином;

обертывать электролампы бумагой, занавесками и другими горючими материалами;

сушить одежду и другие предметы на электрогрелках, батареях отопления;

использовать какие-либо не штатные бытовые переносные электронагревательные приборы;

иметь нештатные электрические розетки;

располагать вешалки с одеждой над приборами отопления;

курить лежа в постели.

94. На камбузе необходимо:

регулярно очищать плиты, трубы, дымоходы и искрогасители путем продувки, мытья и удаления сажи;

содержать заведование в чистом и исправном состоянии.

В помещении камбуза запрещается сушка белья, спецодежды и т.п. над плитами, хранение промасленной ветоши и легковоспламеняющихся жидкостей.

Мероприятия по обеспечению готовности к действию стационарных средств борьбы за живучесть

95. Судно должно быть снабжено системами пожарной сигнализации, системами водоотлива (осушения) и пожаротушения.

96. Все стационарные системы обеспечения живучести судна должны находиться в постоянной готовности к немедленному использованию.

При этом:

они должны быть защищены от каких-либо повреждений;

насосы и трубопроводы пожарной системы, системы водоотлива (осушения) не должны использоваться для перекачки нефтепродуктов.

97. Режим работы пожарной системы в различных условиях эксплуатации судна определяется командиром судна.

По сигналу «Аварийная тревога» система должна находиться под рабочим давлением, резервные пожарные насосы должны быть готовы к немедленному запуску.

98. Проведение систематических осмотров и проверок систем должно проводиться в соответствии с ПЭКУС.

ГЛАВА XI

ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА К БОРЬБЕ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА

Общие требования

99. Подготовка экипажа к борьбе за живучесть судна должна проводиться в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС-74, Устава службы на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации и Курса боевой подготовки экипажей морских (речных) таможенных судов Российской Федерации.

100. Подготовка к борьбе за живучесть судна обязательна для всего экипажа и должна проводиться в комплексе с технической учебой и морской подготовкой.

101. Подготовка экипажа к борьбе за живучесть судна проводится непрерывно в соответствии с годовым и месячным планами по технической учебе и морской подготовке, которые составляют помощник командира с начальником ЭМС (механиком) судна и утверждает командир судна.

102. Цель обучения – достижение профессиональной подготовки и натренированности экипажа, обеспечение должной организации, а также точности и быстроты действий по квалифицированному применению всех судовых аварийно-спасательных средств в сложной аварийной обстановке.

103. Основой обучения экипажа методам борьбы за живучесть судна является практическая отработка приемов по эффективному использованию имеющихся на судне средств борьбы с водой, пожаром и дымом в условиях, приближенных к аварийным.

104. Сроки проведения занятий, тренировок и учений устанавливаются в зависимости от уровня натренированности экипажа.

Контроль и учет выполнения планируемых мероприятий по подготовке экипажа к борьбе за живучесть судна осуществляет помощник командира судна.

105. Занятия, тренировки и частные учения с экипажем по борьбе за живучесть судна проводит командный состав по подчиненности, а также командир АГ под руководством помощника командира и начальника ЭМС (механика) судна.

106. Основными элементами подготовки экипажа к борьбе с взрывами и пожарами являются изучение конструктивных особенностей судна, рекомендаций и инструкций завода-строителя по эксплуатации судовых систем, устройств и механизмов, выполнение предупредительных мероприятий по предотвращению возникновения взрывов и пожаров, отработка практических навыков по:

применению первичных средств пожаротушения в целях ликвидации пожара в начальный момент его возникновения;

разведке пожара;

эвакуации людей из помещений, охваченных пожаром;

выбору огнетушительных средств и способов их подачи к местам пожара; предотвращению распространения пожара по судну (герметизация и изоляция помещений, охваченных пожаром, орошение палуб и переборок, смежных с горящим помещением, и т.д.);

использованию различных средств пожаротушения;

предупреждению возможных взрывов при пожаре;

поддержанию в готовности, приготовлению к пуску и включению в действие стационарных средств борьбы с пожаром;

отработке действий экипажа по борьбе с пожаром в соответствии с судовым расписанием по тревогам (в том числе стояночным) и оперативным планом по борьбе с пожаром.

107. Основными элементами подготовки экипажа к обеспечению водонепроницаемости корпуса судна и борьбе за непотопляемость являются:

изучение конструктивных особенностей судна, правил эксплуатации корпусов (металлических, стеклопластиковых, железобетонных), устройств и систем, предупредительных мероприятий по обеспечению непотопляемости (обеспечение водонепроницаемости корпуса, остойчивости и плавучести судна);

практическая отработка навыков по поддержанию в готовности, приготовлению к пуску, включению и обеспечению работы имеющихся на судне водоотливных средств, приемов использования АСИ по прекращению поступления воды внутрь судна и ее распространения по судну;

отработка действий экипажа в соответствии с расписанием по тревогам и оперативным планом по борьбе с водой.

108. Основными формами подготовки экипажа к использованию судовых спасательных средств и спасению человека, упавшего за борт, являются:

а) изучение конструктивных особенностей, расположения спасательных средств и методов их использования, а также тренировки по тревоге «Человек за бортом»;

б) отработка практических навыков по:

приготовлению к спуску (сбрасыванию) спасательных средств на воду по общесудовой тревоге и к спуску (сбрасыванию) их по шлюпочной тревоге;

управлению шлюпками, плотами с использованием всех средств их движения;

подходу на шлюпке к человеку, упавшему за борт, оказанию необходимой помощи и передаче его на судно;

установлению связи со спасательными средствами;

использованию пиротехнических средств, в том числе светодымящихся буйков;

использованию индивидуальных спасательных средств;

ведению переговоров командным составом судна с помощью радиотехнических средств с морским или воздушным судном, занятым поисково-спасательной операцией, с применением таблицы (международного свода сигналов) для произношения букв, цифр, знаков и спасательных сигналов для обеспечения безопасности поисково-спасательной операции и указания

направлений на морское судно, воздушное судно или человека, терпящих бедствие.

109. Основными элементами подготовки экипажа к борьбе за живучесть технических средств являются:

изучение возможностей технических средств судна, их взаимозаменяемости и устранения неисправностей, изучение методов и способов по исправлению поврежденных механизмов, систем, магистралей, судовых устройств, бесперебойному обеспечению потребителей электроэнергией;

отработка практических навыков по управлению техническими средствами при различной аварийной обстановке, а также по обеспечению надежности их работы;

отработка всеми лицами ЭМС судна умения запустить, обслужить и остановить дизель-генератор, мотопомпу, пожарный насос, средства водоотлива, осушения, затопления, стационарную систему пожаротушения и прочие аварийные противопожарные и спасательные средства судна.

Методика подготовки экипажа

110. Основными методами подготовки экипажа к борьбе за живучесть судна являются: практические занятия, тренировки, частные и общесудовые учения, самостоятельная подготовка.

111. Практическое занятие с командным и рядовым составом производится с целью:

изучения устройства судна, его оборудования, средств и методов борьбы за живучесть судна;

освоения предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судна;

отработки организации использования спасательных средств и спасения человека, упавшего за борт;

подготовки командного состава к руководству подчиненными ему подразделениями.

112. Занятия проводятся согласно методике по заранее составленному плану и начинаются с объяснения темы и учебной цели, показа изучаемого объекта и его действия. Объяснение должно быть кратким, последовательным, конкретным и доходчивым.

Для практического освоения темы рекомендуется каждому обучаемому провести действия по управлению изучаемым объектом под наблюдением руководителя занятий.

В конце занятий необходимо дать оценку подготовки обучаемых к занятию и усвоению темы. Рекомендуемая продолжительность одного занятия – 2 часа.

113. Тренировки проводятся с целью закрепления полученных на практических занятиях знаний, усвоения каждым членом экипажа обязанностей

по тревогам, по обслуживанию систем, устройств, механизмов, технических средств.

На тренировках должны отрабатываться следующие вопросы:
первичные мероприятия по борьбе за живучесть судна;
организация руководства и ГКП по борьбе за живучесть судна;
отработка действий групп разведки пожара, разведки водотечности корпуса;

отработка действия АГ по тушению пожаров, ликвидации повреждений корпуса и борьбе за живучесть технических средств;

отработка организации связи и слаженности действий АГ на судовых постах;

отработка взаимозаменяемости членов АГ в использовании АСИ;

отработка действий по подготовке и использованию индивидуальных спасательных средств, средств спасения коллективного пользования.

В ходе тренировки каждое неверное действие должно быть исправлено руководителем. Тренировка заканчивается кратким разбором.

Рекомендуемая продолжительность тренировки – 2 часа.

Первичные мероприятия по борьбе за живучесть судна приведены в приложении № 5 Наставления.

114. Частные учения проводятся в составе АГ.

На частных учениях составом АГ должны отрабатываться:

взаимодействия по борьбе с пожаром, водой, борьбе за живучесть технических средств;

действия по приготовлению спасательных средств к спуску на воду, герметизации помещений судна по сигналу «Аварийная тревога».

Частые учения проводит командир АГ по планам, утвержденным помощником командира и начальником ЭМС (механиком) судна.

Частные учения проводятся как по сигналу «Аварийная тревога», так и без объявления ее.

Рекомендуемая продолжительность частного учения – 2 часа. В конце учения руководитель проводит разбор.

115. Общесудовые учения проводятся со всем экипажем под руководством командира судна.

116. Планы общесудовых учений разрабатывает помощник командира с начальника ЭМС (механиком) судна и утверждает командир судна.

План общесудового учения состоит из плановой таблицы учения, схемы имитаций повреждений (аварий) и пожаров, замечаний и оценок командира судна таможенного органа по проведенному учению.

117. В зависимости от уровня подготовки экипажа общесудовое учение может проводиться в простых или сложных условиях (темное время суток, задымление помещений, штормовая погода).

При проведении общесудовых учений в море или в базе допускается применение средств имитации «очаг пожара», «звук-вспышка», «вспышка», нейтральный дым.

При применении средств имитации должны быть предусмотрены меры предосторожности и безопасности, исключающие возможность фактической аварии судна, гибели или увечья людей.

О проведении учений с использованием средств имитации в порту (базе) должен быть поставлен в известность капитан порта.

118. Если в ходе учения возникает действительная авария (пожар или случай с людьми), то все донесения, доклады и приказание должны предваряться словом «фактически».

Все распоряжения на учениях должны отдаваться в приказной форме: кратко, четко и понятно. Отдавший приказ должен потребовать его повторения (репитования).

119. При проведении общесудового учения необходимо руководствоваться разработанным планом учения, а также папкой руководящих документов по борьбе за живучесть судна. Рекомендуемая продолжительность общесудового учения – 2 часа.

120. После каждого общесудового учения должен проводиться всесторонний разбор действий экипажа. Проведение таких разборов является обязательным, так как от их полноты и качества зависит приобретение необходимых знаний и практических навыков экипажами судов.

Результаты разбора записывает помощник командира судна в план учения на листе замечаний.

О проведении учений, особенно о спуске (сбросе) на воду спасательных средств, делается краткая запись в судовом журнале. Эта запись не освобождает помощника командира таможенного судна от фиксирования в судовом журнале действий в процессе учений.

121. Общесудовые учения по своему назначению подразделяют на показательные, подготовительные и зачетные. Показательные учения проводятся с целью обучения и показа правильных действий экипажа судна.

Подготовительные учения проводят с целью дать практику экипажу в подготовке к зачетному учению.

Зачетные учения проводят с целью проверки подготовки экипажа судна к борьбе за живучесть судна и спасению людей.

ГЛАВА XII

БОРЬБА ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА

Борьба экипажа за непотопляемость судна

Основные положения

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

Плавучесть – способность судна поддерживать вертикальное равновесие в заданном положении относительно поверхности воды.

Остойчивость – способность судна возвращаться в первоначальное положение после прекращения воздействия на него внешних сил.

123. При затоплении одного или двух смежных отсеков каждое судно должно быть обеспечено информацией по аварийной посадке и остойчивости поврежденного судна.

Командир судна должен уметь пользоваться информацией, быстро оценивать аварийную обстановку и проводить мероприятия по спрямлению судна.

124. Борьба экипажа за непотопляемость судна должна быть направлена на:
обнаружение поступления воды внутрь судна и выявление мест, размеров, характера повреждений конструкции корпуса (водонепроницаемой переборки, второго дна, платформы и палубы);

прекращение или ограничение поступления воды внутрь и распространения ее по судну;

удаление воды из смежных отсеков, а также воды, скопившейся при тушении пожара;

восстановление водонепроницаемости конструкций корпуса судна;

восстановление остойчивости, плавучести и спрямление судна;

обеспечение хода и управляемости аварийного судна.

Борьба с водой

125. По сигналу «Аварийная тревога»:

задраивают все водонепроницаемые двери;

производят герметизацию корпуса; задраивают все закрытия, имеющие маркировку «П», «Т» и иллюминаторы;

все стационарные системы живучести приводят в полную готовность к немедленному действию, готовится к использованию АСИ;

по запросу командира АГ с разрешения командира судна отключается электропитание затопленного отсека;

командир АГ производит в районе аварии разведку водотечности корпуса;

по возможности стопорится ход судна.

126. Устанавливаются размеры и характер повреждения корпуса, переборок, палуб, платформ, второго дна, необходимость подкрепления водонепроницаемых переборок, необходимое число людей и количество АСИ для борьбы с водотечностью.

При обследовании отсеков в районе повреждений и смежных с ним помещений категорически запрещается открывать водонепроницаемые закрытия (двери, крышки люков и горловин, иллюминаторы) и ослаблять их задривание до окончательного установления, что смежное помещение либо полностью сухое, либо затоплено частично и открытие водонепроницаемых закрытий не приведет к распространению воды по судну.

127. Наличие воды в смежном помещении может быть определено по следующим признакам: фильтрация воды из отсека через имеющиеся неплотности в переборках, палубах, платформах, втором дне и в местах прохода через них трубопроводов и кабелей; шум воздуха, выходящего через воздушные и измерительные трубы; глухой звук, издаваемый полотном переборки, палубы, платформы, второго дна при ударе по нему металлическим предметом; отпотевание переборок, палуб, платформ, второго дна.

Количество поступающей забортной воды рассчитывается по таблицам 1 и 2, приведенным в приложении № 6 Наставления.

128. Командир АГ:

докладывает на ГКП о результатах разведки и действиях АГ;

концентрирует у места аварии необходимое АСИ и группу для борьбы с водой и определяет их действия;

организовывает, при необходимости, вынос пострадавших из аварийных отсеков;

организовывает осмотр помещений, смежных с аварийным отсеком, и по возможности производит прекращение водотечности.

129. В докладе командира аварийной группы на ГКП должны быть указаны: район, размеры, характер повреждения, состояние водонепроницаемых переборок и закрытий; принятые меры; необходимая помощь в средствах и людях.

130. Потеря плавучести и остойчивости происходит от проникновения воды в корпус судна, при повреждении корпуса или вследствие нарушения экипажем правил содержания наружных или забортных отверстий.

Проникшая внутрь корпуса вода является причиной образования свободной поверхности воды, что ухудшает остойчивость судна, вызывает появление крена, который создает условия для большей заливаемости палубы.

131. Для определения состояния аварийного судна необходимо точно установить причины и район затопления, степень распространения воды по судну, а затем произвести оценку сохранившегося запаса плавучести, изменения остойчивости, а также установить вероятность наличия у судна отрицательной

остойчивости, определить посадку судна (осадку, крен, дифферент) и минимальную высоту надводного борта.

132. По своим размерам пробоины корпуса можно разделить на:

- малые - 0,05 кв. метра;
- средние - 0,2 кв. метра;
- большие - до 2 кв. метров;
- очень большие - более 2 кв. метров.

133. При получении малой или средней пробоины, когда поступление воды поддается откачке судовыми осушительными насосами, рекомендуется застопорить ход, выровнять крен согласно информации, завести мягкий пластырь (кольчужный, облегченный, шпигованный, парусиновый, пневматический), откачать воду, заделать пробоину, продолжать движение, вести наблюдение за возможным поступлением воды.

При получении больших и очень больших пробоин отсек будет затоплен мгновенно, что практически не представляется возможным завести на пробоину пластырь или использовать судовые осушительные системы. В этом случае рекомендуется вести борьбу с возможной фильтрацией воды по судну, застопорить ход, выровнять крен согласно информации, завести пластырь, откачать воду, заделать пробоину, продолжать движение, вести наблюдение за возможным поступлением воды.

В случае получения пробоины, которая приведет к затоплению по длине, большей расчетной длины затопления, при которой согласно информации судно обречено, необходимо вывести его насколько это возможно на отмель и принять меры к спасению людей.

Борьба с фильтрацией воды через водонепроницаемые переборки ведется с помощью жестких пластырей (деревянный пластырь, деревянный пластырь с мягкими бортами) и аварийных материалов (распор, доски, брусья, клинья, пакля и т.п.).

134. В ходе борьбы за непотопляемость командир судна обязан строго контролировать остойчивость и запас плавучести, для чего должен быть организован учет принятой судном воды, установлено наблюдение за посадкой судна и высотой надводного борта.

При этом командир судна должен руководствоваться следующими основными положениями:

важнейшими мероприятиями при борьбе за непотопляемость судна являются восстановление его остойчивости и уменьшение крена и дифферента до пределов, при которых обеспечивается ход и управляемость судна;

борьба за непотопляемость должна быть направлена в первую очередь на обеспечение судну необходимой остойчивости;

в ходе борьбы за непотопляемость судна следует экономно расходовать запас плавучести;

необходимо систематическое уточнение места, размера и характера повреждения, возможности его заделки и откачки воды из затопленных отсеков;

в случае угрозы опрокидывания судна из-за недостаточной остойчивости или его затопления от израсходованного запаса плавучести принять меры к посадке судна на мель.

135. Борьба с поступлением воды внутрь судна и распространением ее должна вестись с соблюдением следующих основных положений:

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

борьбу с распространением воды по судну следует начинать от внешних границ затопленных районов, сосредоточивая основные силы и средства на отсеках, имеющих значительные объемы и большие свободные поверхности воды, а также на отсеках, имеющих жизненно важное значение для судна;

при ведении борьбы с поступлением воды внутрь судна в первую очередь необходимо принимать меры по заделке пробоин с помощью аварийного имущества с одновременным включением водоотливных средств, а в случаях тяжелых повреждений должен заводиться пластырь;

после прекращения поступления воды и ее распространения внутри судна должны быть тщательно проверены все установленные заделки пробоин и подкрепления и при необходимости произведено их усиление, а также приняты меры по удалению забортной воды, попавшей внутрь судна при аварии.

При отсутствии в затопленном отсеке осушительных средств или при недостаточной их мощности могут быть использованы переносные водоотливные средства.

136. Если исчерпаны все возможности и отстоять отсек от затопления не удалось, а дальнейшее пребывание в нем грозит гибелью для людей, они могут покинуть отсек с разрешения командира АГ или в случаях, не терпящих отлагательства, с разрешения старшего в отсеке.

После прекращения борьбы с поступлением воды в отсек командир АГ обязан:

доложить обстановку на ГКП;

задрать и при необходимости подкрепить подпорами все водонепроницаемые закрытия, ведущие в отсек;

поставить в известность людей, находящихся в соседних помещениях;

подкрепить при необходимости водонепроницаемые переборки, ограничивающие затопленный отсек, со стороны соседних с ним помещений;

установить наблюдение за затопленными отсеками и смежными с ними помещениями, а в наиболее важных из них при необходимости выставить специальную вахту.

После окончания борьбы с водой все аварийное имущество и стационарные средства свертываются и приводятся в готовность. Использованные, вышедшие из строя и пришедшие в негодность материалы и имущество должны быть пополнены до норм при первой возможности, а неисправное имущество и инвентарь - отремонтированы или заменены.

137. Подкрепление водонепроницаемых переборок и закрытий производится со стороны смежных с затопленным отсеком помещений при:

полном затоплении отсека;
 значительных трещинах в стойках переборок;
 появлении разошедшихся швов и ослаблении крепежных деталей.

Наиболее важные для обеспечения непотопляемости судна водонепроницаемые закрытия должны, по возможности, иметь заранее подогнанные подпоры или специальные приспособления, пронумерованные и раскрепленные вблизи мест возможного их использования.

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

для предупреждения выпучивания или разрушения подкрепленных переборок и закрытий опорные места для подпор должны выбираться на их наборе;

для исключения возможности нарушения водонепроницаемости или ослабления прочности запрещается выправлять с помощью упоров или домкратов остаточные деформации, полученные водонепроницаемыми переборками и закрытиями;

за подкрепленными водонепроницаемыми переборками и закрытиями должно быть установлено наблюдение, особенно при плавании судна в штормовых условиях.

Восстановление остойчивости и спрямление аварийного судна

138. При принятии решения по восстановлению остойчивости и спрямлению поврежденного судна командиром должны быть установлены допустимые пределы снижения запаса плавучести (допустимая высота надводного борта), исключая отсеки, которые затоплены из-за наличия пробоины в борту.

Запрещается проводить мероприятия по спрямлению аварийного судна, если они приводят к снижению высоты надводного борта до недопустимых пределов.

139. Восстановление остойчивости и спрямление поврежденного судна производятся одновременно на основании информации.

140. В общем случае рекомендуется следующая последовательность действий:

откачать воду из помещений, расположенных выше ватерлинии;
 откачать воду из отсеков с большими свободными поверхностями;
 устранить возможность опасного перетекания воды из помещений одного борта в помещения другого;

спустить воду из затопленных помещений в помещения, расположенные ниже и не сообщающиеся с забортной водой;

откачать воду из отсеков, в которых заделаны пробоины.

141. При проведении мероприятий по восстановлению остойчивости и спрямлению аварийного судна запрещается:

проводить какие-либо мероприятия до выяснения фактической остойчивости судна;

удалять за борт жидкие грузы из низкорасположенных и междудонных отсеков;

спускать воду из помещений, ширина которых больше ширины затопленных отсеков;

спускать воду из помещений, сообщающихся с забортной водой;

спрямлять судно, имеющее очень малую или отрицательную начальную остойчивость, до проведения таких мероприятий, как: удаление забортной воды с палуб и платформ, откачивание фильтрационной забортной воды из отсеков и помещений, заполнение пустых днищевых отсеков забортной водой, прекращение перетекания жидкостей, скалывание льда с палуб и т.п.

142. При невозможности определить фактическую величину начальной остойчивости аварийного судна расчетным путем до проведения мероприятий по восстановлению его остойчивости и спрямлению судна следует считать опасной (очень малой и отрицательной), если:

судно на ходу переваливается с борта на борт при перекладке руля на борт и не спрямляется при переводе руля в положение «прямо руль»;

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

имеется большое количество фильтрационной воды в отсеках судна при пустых днищевых отсеках (цистернах);

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

крен аварийного судна превышает 5 градусов при симметричном, относительно диаметральной плоскости, затоплении отсеков.

143. На судне, находящемся в плавании, в случае ухудшения его остойчивости следует, прежде всего, выяснить причину ухудшения остойчивости, а затем принимать меры по ее устранению, выяснить причины, вызвавшие крен, а потом уже его ликвидировать.

144. С выходом в море необходимо незамедлительно проконтролировать расчетную метацентрическую высоту по периоду бортовой качки.

Оперативный план по борьбе с водой, восстановлению остойчивости и спрямлению аварийного судна

145. Оперативный план по борьбе с водой должен определять наиболее эффективный состав и порядок действий ходовых вахт, должностных лиц и командиров АГ в условиях ограниченного времени и конкретной аварийной ситуации. План составляется заблаговременно и уточняется перед выходом на службу.

146. Оперативный план должен обеспечивать заблаговременную оценку непотопляемости судна при возможных повреждениях и затоплении каждого из отсеков (смежных групп отсеков) и содержать регламентацию срочных действий

ходовых вахт и должностных лиц в первые важнейшие минуты после объявления аварийной тревоги до поступления специальных указаний с ГКП.

Борьба экипажа с пожарами

Основные положения

147. Под борьбой с пожарами подразумевается комплекс технических и организационных мер, проводимых с целью предупреждения пожара, ограничения распространения огня и создания условий для безопасной эвакуации людей.

Инструкция по организации спасения людей из помещений и отсеков судна при пожаре приведена в приложении № 7 Наставления.

148. Борьба экипажа с пожаром на судне возглавляется командиром с ГКП и должна быть направлена на:

- обнаружение и выявление места, размеров, характера пожара;
- установление наличия и возможности эвакуации людей из помещений, охваченных пожаром;
- эвакуацию людей;
- ограничение распространения пожара по судну;
- предупреждение возможных взрывов при пожаре;
- борьбу с пожаром и ликвидацию его последствий.

Первый обнаруживший пожар (возгорание) или его признаки обязан сообщить об этом вахтенной службе и приступить к ликвидации пожара (возгорания) подручными средствами до прибытия АГ.

149. По аварийной тревоге необходимо:

- остановить движение судна, а в случае необходимости развернуть его так, чтобы пламя и дым сбивались ветром за борт;
- задраить все двери (противопожарные) и заслонки;
- выключить вентиляцию;
- герметизировать корпус судна, задраить водогазонепроницаемые закрытия, имеющие маркировку «Т» и «П», иллюминаторы, запорные устройства судовой вентиляции и имеющие маркировку «Т» (после эвакуации людей из аварийного отсека);
- привести в готовность к немедленному действию все стационарные системы пожаротушения и противопожарное имущество;
- отключить электроэнергию в районе пожара с разрешения командира судна;
- направить личный состав группы на разведку места пожара по распоряжению командира АГ;
- приспустить или спустить на воду плавсредства, оказавшиеся под угрозой огня.

150. При обследовании районов пожара должно быть установлено: место и размеры очагов пожара;

тип горящих материалов;
 количество пострадавших и отрезанных огнем людей в помещениях и пути их эвакуации;

масштаб пожара и пути его распространения по судну;
 опасность пожара для смежных помещений и людей;
 условия, усложняющие или облегчающие борьбу с пожаром.

151. Получив доклад из района пожара, командир АГ:

докладывает на ГКП о результатах разведки пожара и предполагаемых действиях АГ;

организовывает вынос потерпевших из охваченных огнем помещений и задымленных районов;

выделяет необходимое количество людей и средств для тушения пожара, и определяет их действия;

организует осмотр смежных помещений и при необходимости дает указание по охлаждению водой переборок и палуб для предупреждения возникновения пожара в этих помещениях.

Токсичность продуктов горения в дымовых газах, интенсивность подачи воды на охлаждение переборок, время тушения пожаров герметизацией и расчет экипажа для обеспечения работы судовых средств пожаротушения рассчитываются по таблицам 3-6 приложения № 6 Наставления.

При вскрытии задраенных на время тушения пожара закрытий для вентилирования помещений принимаются меры, исключающие попадание продуктов горения в другие помещения. После ликвидации пожара и вентилирования помещений необходимо тщательно осмотреть их, а также смежные с ними помещения.

Способы тушения пожаров и выбор огнегасительных средств

152. Способы тушения пожаров (поверхностный и объемный) основаны на изоляции очага пожара от доступа воздуха.

При поверхностном способе тушение пожара происходит за счет нанесения огнегасительных средств на всю свободную поверхность. В качестве огнегасительного средства используют, как правило, воздушно-механическую пену низкой и средней кратности, изолирующую зону горения от поступления в нее кислорода из окружающей атмосферы.

При способе объемного тушения ликвидация пожара происходит от прекращения доступа воздуха в помещение и введения в него веществ (углекислота, инертные газы или пары легкоиспаряющихся жидкостей), не поддерживающих или прекращающих горение.

153. Способы ликвидации пожаров принято классифицировать следующим образом:

охлаждение зоны горения или реагирующих веществ, в результате чего понижается энергия активизации молекул горючего вещества и окислителя до

величины, при которой реакция горения прерывается; для этой цели используют воду, реже пену и твердую углекислоту;

изоляция реагирующего вещества от зоны горения, в результате которой прекращается диффузия молекул окислителя или горючего вещества в зону горения; наиболее распространенным средством изоляции является пена, экранирующая поверхность горящей жидкости или твердого материала от поступления паров или продуктов термического разложения в зону горения;

использование воздействия порошковых составов, предназначенных для тушения горящих металлов, газов, жидких и твердых горючих веществ;

затопление трюмов;

разбавление реагирующих веществ новым, не поддерживающим горение веществом. С этой целью в зону горения подают углекислый газ, азот, водяной пар или мелко распыленную воду. При тушении пожаров водорастворимых жидкостей в качестве средства разбавления используют воду;

химическое торможение реакции горения с помощью ингибиторов (легкоиспаряющихся жидкостей или порошков), вступающих во взаимодействие при горении, в результате чего скорость горения падает до критической – горение прекращается.

Выбор огнегасительных средств и способов тушения пожара указан в приложении № 8 Наставления.

154. К огнегасительным средствам, используемым для тушения судовых пожаров, относятся:

В – водотушение: В-1 – вода компактная и В-2 – вода распыленная, применяются для тушения твердых горючих веществ и материалов, тяжелых нефтепродуктов для создания водяных завес и охлаждения объектов, находящихся вблизи очагов пожара, легковоспламеняющихся и горючих жидкостей; В-3 – водяной пар (сухой) применяется для тушения пожаров в помещениях;

П – пенотушение: П-1 – химическая пена и П-2 – воздушно-механическая пена (низкой, средней и высокой кратности) рекомендуются в качестве основного средства тушения пожаров нефтепродуктов;

Г – газотушение: Г-1 – углекислый газ применяется в различных огнетушителях и стационарных установках, Г-2 – азот и другие инертные газы применяются для заполнения свободного пространства цистерн, резервуаров и трюмов, снижая концентрацию кислорода в очаге горения; Г-3 – галоидированные углеводороды, действие которых основано на торможении химической реакции горения;

С – специальные огнегасительные средства: С-1 – порошковый состав ПСБ предназначен для тушения металлов, газов и нефтепродуктов; С-2 – водные растворы аммонийно-фосфатных солей; С-3 – смесь хлоридов щелочных металлов или аммония с добавками формиатов, оксалатов и функционатов щелочных металлов; С-4 – комбинированные составы СИ-1, СИ-2, СИ-ВК применяются для тушения ряда пирофорных веществ и большинства жидких и твердых (кроме металлов) горючих веществ.

155. Первичные огнегасительные средства:

О – огнетушители: О-1 – пенные; О-2 – углекислотные; О-3 – порошковые; О-4 – бромэтиловые;

И – изолирующие подсобные средства: И-1 – песок, сода, мел, тальк, графит; И-2 – кошма, асбестовые одеяла, брезент.

Выбор огнегасительных средств зависит от вида горящего материала и места возникновения пожара.

Для ликвидации загораний на судах применяют в первую очередь первичные средства (огнетушители различных типов) и изолирующие подсобные средства (И-1, И-2).

156. В связи с электропроводностью воды, до начала водотушения следует обязательно обесточить электроустановки и электросети в аварийной зоне или принять специальные меры предосторожности во избежание поражения людей электрическим током.

157. Системы объемного пожаротушения предназначены для защиты таких помещений, в которых возникновение пожара возможно в любой точке объема. Огнегасительный состав либо полностью заполняет весь объем помещения, либо создает во всем объеме защищаемого помещения среду, не поддерживающую горение (углекислота, пары легкоиспаряющихся жидкостей и т.п.).

158. Для предотвращения возможности повторного возгорания после применения средств объемного пожаротушения необходимо следить за понижением температуры в аварийном помещении.

При понижении температуры в аварийном помещении производится выпуск огнегасительного состава. Вентилирование помещения рекомендуется проводить спустя не менее 30 мин. До окончания вентиляции входить в помещение запрещается. После вентиляции помещения, где проводилось тушение пожара средствами объемного пожаротушения, в исключительных случаях разрешается входить в изолирующих дыхательных аппаратах, в полном снаряжении пожарных со спасательным тросом, соблюдая меры безопасности, предварительно убедившись в том, что температура в помещении не выше 60 градусов.

Тушение пожаров в помещениях машинных отделений

159. Помещения МО являются наиболее пожароопасными судовыми помещениями.

Основными причинами пожаров в помещениях МО являются: воспламенение топлива или масла от нагретых поверхностей или открытого огня, неисправность электросети и перегрузка фидеров в главных распределительных щитах (ГРЩ), неисправность котлов и выхлопных трактов двигателей, нарушение правил технической эксплуатации энергетических установок, огневые работы (сварка, резка).

160. Успех тушения пожара во многом зависит от своевременного обнаружения пожара и от выбора способа его тушения.

Возгорания топлива в первый момент должны тушиться первичными огнегасительными средствами.

АГ и вахта МО в случае возникновения пожара должны провести следующие первоочередные действия: приступить к тушению пожара имеющимися первичными средствами, остановить главный двигатель, выключить вентиляцию, запустить пожарный насос, частично загерметизировать помещение, обеспечив выход дыма в атмосферу (полная герметизация допустима после эвакуации людей и перед пуском объемной системы пожаротушения), в районе пожара выключить электропитание, независимо от размеров пожара подготовить к действию основные средства пожаротушения.

161. Пожар под настилом помещения МО следует тушить распыленной водой или пеной, используя для этого имеющиеся стационарные или переносные системы пожаротушения.

Одновременное использование водотушения и пенотушения не допускается, так как вода будет разрушать и разбивать пену и тушение пожара не даст результатов.

Для предупреждения распространения огня необходимо охлаждать водой воздушные баллоны, металлические конструкции, топливные и масляные цистерны.

При тушении пожаров двигателей внутреннего сгорания необходимо подавать распыленную воду или пену на горящий двигатель выше пламени.

162. В случае неэффективности первой атаки применения первичных средств пожаротушения, локального или поверхностного тушения необходимо немедленно покинуть помещение, заггерметизировать его и применить систему объемного пожаротушения.

163. При использовании системы объемного пожаротушения должна существовать четкая организация действий каждого члена экипажа, которая в общем случае сводится к следующему:

докладу начальника ЭМС (вахтенного механика) судна на ГКП о невозможности ликвидировать пожар имеющимися средствами пожаротушения и получению разрешения от командира судна на пуск системы объемного пожаротушения;

остановке всех механизмов, кроме аварийного пожарного насоса;

запуску аварийного дизель-генератора;

выводу всех людей из помещений МО;

герметизации помещений МО;

докладу начальника ЭМС (вахтенного механика) судна на ГКП о готовности помещений МО к объемному тушению пожара;

указанию командира судна о пуске системы объемного пожаротушения с ГКП или с местного поста.

При применении воздушно-механической пены средней или высокой кратности для тушения пожара полная герметизация помещений не требуется, так как необходимо оставить выходы для газообразных веществ.

Тушение пожаров жидкого топлива

164. Основными причинами пожаров жидкого топлива являются:

- наличие в топливных цистернах паров углеводородов, способных образовывать взрывоопасную смесь с атмосферным воздухом;
- утечка топлива из поврежденных измерительных устройств топливных цистерн, топливных трубопроводов, нарушение герметичности цистерн;
- попадание топлива на изоляцию газовыхлопных труб и пропитывание ее;
- неисправности газовыхлопных труб двигателей;
- использование легковоспламеняющихся жидкостей для промывки, чистки и расконсервации деталей;
- выброс и воспламенение топлива из вентиляционных труб цистерн;
- нарушение правил обращения с открытым огнем (сварка, резка).

165. Возгорания жидкого топлива тушат в первую очередь первичными и изолирующими подсобными средствами с введением в действие основных средств пожаротушения по мере их готовности.

Тушение горящего топлива следует вести мелкораспыленной водой, пеной, порошковыми составами.

Распыление струи следует подавать под пламя, чтобы перекрыть все отверстия для выхода паров. Не допускается одновременное тушение пожара пеной и водой, а также компактными струями.

Пену следует направлять на край участка пожара, постепенно перемещая ее к центру и покрывая всю горящую поверхность.

166. При пожаре в помещениях МО необходимо перекрыть подачу топлива на расходные цистерны. В районе пожара не допускается перекачка топлива из одних емкостей в другие.

Выброс пламени из вентиляционных труб тушат кошмой, а также подачей распыленных струй воды для охлаждения нагретых мест.

В случае необходимости цистерну заполняют паром или углекислотой.

167. Пожар разлитого топлива на палубе тушат мелкораспыленной водой или пеной.

При горении топлива у борта судна необходимо:

- вывести по возможности судно из опасного района;
- водяными компактными струями отгонять горящее топливо от борта судна;
- использовать пенотушение для покрытия горящего на воде топлива;
- охлаждать водой корпус судна в угрожаемых районах, а также причал во избежание его возгорания.

Тушение пожаров в жилых и служебных помещениях

168. Основными причинами пожаров в жилых и служебных помещениях являются: небрежное обращение с огнем, неисправности или нарушение правил технической эксплуатации электрооборудования и приборов, нарушение правил безопасности при работе с открытым огнем.

Пожар в жилых и служебных помещениях сопровождается быстрым задымлением помещений, повышением температуры, токсическим действием продуктов горения, недостатком кислорода, что следует учитывать при применении средств пожаротушения.

169. Основная задача по локализации пожара – предотвращение распространения огня из одной противопожарной секции в другую достигается выключением вентиляции, герметизацией помещений, работой пожарных в смежных помещениях, мерами пресечения распространения огня в подволочном пространстве, за обшивкой переборок.

170. При обнаружении пожара в каюте (помещении) нужно немедленно сообщить об этом вахтенной службе, затем задраить иллюминаторы и плотно закрыть дверь каюты (если это возможно).

Открывать дверь каюты следует медленно, ствольщик должен быть в изолирующем противогазе, имея при себе пожарный ствол под давлением воды. Если в дверь каюты нельзя войти, необходимо выбить нижнюю филенку двери (если в ней нет жалюзи). Борьба с пожаром может вестись через иллюминаторы.

Проникнув в каюту, в первую очередь следует орошать подволоки. Если пламя распространяется внутри переборки, необходимо вскрыть переборку выше места горения и ввести ствол сверху.

За смежными и находящимися сверху и снизу помещениями должно быть установлено наблюдение, и при повышении их температуры они должны охлаждаться.

Тушение пожаров на открытых палубах и надстройках судна

171. Для тушения пожаров на открытых палубах и надстройках судна необходимо:

- развернуть судно под ветер, чтобы огонь относилось в сторону от надстройки и горючих материалов;

- подавать на очаг пожара максимально возможное количество компактных и распыленных струй с наветренного борта или пены, направляя ее на край участка пожара, постепенно перемещая ее к центру, покрывая пеной всю горящую поверхность;

- охлаждать водой находящиеся вблизи огня надстройки, конструкции и материалы;

- установить наблюдение за смежными помещениями.

172. Если пожар на надстройке угрожает бортовым плавсредствам, их приспускают или спускают на воду.

Защищаются от огня в первую очередь наиболее важные помещения: ГКП, радиорубка и т.д.

Устанавливается наблюдение за нижележащими и смежными помещениями.

173. При пожаре разлившихся на открытой палубе нефтепродуктов необходимо использовать водяные струи для их смыва за борт.

Одновременно с тушением пожара на палубах и надстройках необходимо удалять воду, скопившуюся от тушения пожара.

Тушение пожаров в кладовых и других вспомогательных помещениях судна

174. Основными причинами пожаров в кладовых и других вспомогательных помещениях судна являются: наличие горючих жидкостей, способных образовывать взрывоопасные смеси, возможный разлив горючих жидкостей в помещении, неосторожное обращение с огнем, самовозгорание волокнистых материалов (пакля, ветошь и т.п.).

175. В случае возникновения пожаров в кладовых и других судовых помещениях необходимо загерметизировать помещение и включить имеющуюся стационарную систему объемного пожаротушения.

Если отсутствует стационарная система объемного пожаротушения, то следует осторожно приоткрыть дверь, защищаясь от пламени, и подать в помещение распыленные струи воды или использовать пенотушение, одновременно охлаждая смежные помещения и судовые конструкции водой.

Пожар в кладовых обычно сопровождается сильным задымлением. В этом случае необходимо подать в дверь (люк) кладовой распыленные струи воды.

Тушение пожаров электрооборудования

176. Основными причинами пожаров электрооборудования являются: перегрузки электрических сетей, короткое замыкание, большие переходные сопротивления в электрических цепях, электрическая дуга или искрение.

177. При горении находящегося под током электрооборудования необходимо обесточить его и приступить к тушению пожара углекислотными огнетушителями.

Если нет возможности обесточить электрооборудование, то тушение необходимо производить в резиновых перчатках и стоя на диэлектрических ковриках.

178. При горении генераторов электрического тока струю углекислоты следует подавать в каналы воздушного охлаждения. Применение других огнегасительных средств для тушения пожаров электрооборудования, находящегося под током, запрещается.

179. Обесточенное электрооборудование можно тушить с помощью любых огнегасительных средств. Во избежание порчи электрооборудования тушить его следует углекислотой, а при отсутствии ее – воздушно-механической пеной; при этом необходимо руководствоваться следующим:

углекислота не влияет на сопротивление изоляции электрооборудования;

воздушно-механическая пена снижает сопротивление изоляции;

применение морской воды или химической пены выводит из строя электрооборудование на продолжительное время.

Объемное тушение электрооборудования применяется как крайнее средство.

180. При тушении пожара во избежании короткого замыкания и взрыва в аккумуляторном помещении необходимо: прекратить зарядку аккумуляторов, включить вентиляцию (открыть двери), тушить пожар углекислотным огнетушителем или воздушно-механической пеной.

Борьба с дымом и защита экипажа от воздействия высоких температур

181. При тушении пожаров в задымленных помещениях должны применяться воздушно-механические дыхательные аппараты, изолирующие противогазы, костюмы из теплоотражающей ткани. Для защиты людей при тушении пожаров от высоких температур должны применяться термостойкие костюмы.

182. Для предотвращения распространения дыма и газов по судну во время тушения пожара должны применяться следующие меры:

закрываются двери и люки по пути возможного распространения дыма;

используются электродымососы и вытяжная вентиляция для удаления дыма из помещений.

Борьба экипажа за живучесть технических средств

183. Начальник электромеханической службы судна должен постоянно отрабатывать с личным составом службы действия ходовой вахты по выяснению причин и способы устранения неисправностей и повреждений электромеханической установки и вспомогательных механизмов, к которым относятся:

характерные неисправности и повреждения главных двигателей и вспомогательных механизмов, масляной системы и системы охлаждения;

выход из строя рулевого устройства;

характерные неисправности и повреждения пожарных насосов, пожарных магистралей и системы охлаждения вспомогательных механизмов;

характерные неисправности и повреждения электрических машин, электрокабелей, электрической аппаратуры.

184. Для обеспечения живучести судна имеет большое значение быстрота устранения повреждения технических средств, главных двигателей, рулевого устройства, электрических машин и электрокабелей, пожарных насосов и пожарных магистралей. Эти характерные неисправности должны устраняться вахтами на тренировках по отработке первичных мероприятий по борьбе за живучесть судна и на технической учебе.

185. При авариях, связанных с затоплением помещений МО или пожарами в них, подача электроэнергии не должна прекращаться, пока это возможно, одновременно должны приниматься меры по борьбе с водой и пожаром.

ГЛАВА XIII

ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЖИВУЧЕСТИ СУДНА, ВСТУПАЮЩЕГО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ, НАХОДЯЩЕГОСЯ В РЕМОНТЕ, КОНСЕРВАЦИИ (ОТСТОЕ)

Обеспечение живучести судна, вступающего в эксплуатацию

186. За 15 суток до начала ходовых испытаний судна приказом судостроительного предприятия уточняется состав ходовой сдаточной команды и назначается сдаточный капитан.

В период подготовки судна к ходовым испытаниям сдаточный капитан составляет общесудовые расписания сдаточной команды, расписания вахтенной и дежурной служб.

Общесудовые расписания утверждает сдаточный капитан и отработывает со сдаточной командой.

187. С момента получения приказа о выходе судна на испытания сдаточный капитан вступает в командование судном и все его приказания, касающиеся обеспечения хода и безопасности плавания, являются обязательными для всех, находящихся на борту судна.

188. Перед выходом в море на ходовые испытания сдаточный капитан обязан проверить:

- наличие и готовность сдаточной команды к выходу в море, к борьбе за живучесть судна и к испытаниям;

- готовность корпуса судна, механизмов, систем, приборов и оборудования;

- наличие и исправность технических средств борьбы за живучесть, наличие и размещение аварийно-спасательного имущества;

- соответствие спасательных средств количеству людей на судне во время испытаний;

- наличие документации по обеспечению живучести судна;

- исправность судовых средств связи и наличие соответствующих документов по организации связи;

- наличие и размещение пиротехнических средств;

- исправность средств управления судном, средств звуковой и световой сигнализации, всех судовых огней и знаков;

- отсутствие в судовых помещениях горючих и легковоспламеняющихся остатков строительных материалов, а также материалов, загромождающих проходы к средствам борьбы с водой и пожаром.

189. Сдаточный капитан обязан: получить полный комплект навигационных пособий для плавания в районе испытаний, руководить борьбой за живучесть судна в период ходовых испытаний в море и на стоянке, принять меры для своевременного получения прогноза погоды.

190. Сдаточный капитан несет ответственность за: безопасность плавания судна, безопасную стоянку на якоре или швартовых, технику безопасности при

испытаниях якорного устройства и шпилей, а также происшествия, возникающие вследствие его неправильных действий по управлению судном.

191. С прибытием экипажа на судно штатный капитан обязан организовать изучение устройства судна, его средств борьбы за живучесть, спасательных средств, механизмов, систем и устройств.

192. Члены штатного экипажа не должны вмешиваться в процесс управления судном, обслуживание механизмов, систем устройств, выполняемых сдаточной командой, члены штатного экипажа могут привлекаться для дублирования вахт сдаточной командой.

Члены штатного экипажа привлекаются для борьбы за живучесть судна, для чего сдаточный капитан обязан отработать организацию борьбы за живучесть судна сдаточной командой совместно со штатным экипажем.

193. После подписания приемного акта судно считается сданным Заказчику.

Обеспечение живучести судна, находящегося в ремонте (доке)

194. При восстановительном ремонте судна и в других случаях, когда судовой экипаж снимается с судна полностью, ответственность за безопасную стоянку и сохранность судна возлагается на судоремонтный завод (ремонтную базу).

Ответственность за организацию безопасной стоянки ремонтируемых судов несет капитан завода.

Капитан завода обязан согласовать с командиром таможенного судна место стоянки, условия и порядок швартовки, своевременно извещать об ожидаемом изменении погоды, а в случае возникновения аварийной ситуации – принять совместно с командиром таможенного судна необходимые меры по спасению судна.

195. Состав и численность судового экипажа, оставляемого на ремонтирующемся судне, определяется в соответствии с действующими положениями.

196. До начала ремонта, связанного с проведением работ открытым огнем, командир судна совместно с лицом, уполномоченным руководством судоремонтного завода и пожарным надзором, производит корректировку схемы путей эвакуации (далее – схема) с учетом намеченных аварийных вырезов в бортах, переборках, палубах для оказания помощи и спасения людей из помещений и отсеков судна в случае возникновения пожара.

Командование судна обязано вывесить копии откорректированной схемы на своих штатных местах до начала ремонта, в помещениях МО необходимо вывесить отдельные части общей схемы.

Ответственность за организацию спасения работников судоремонтного завода, находящихся на судне, несет руководитель ремонтных работ или лицо, его замещающее.

197. При нахождении судна в ремонте завод обеспечивает его во время стоянки у заводского причала электроэнергией, водой, сжатым воздухом, а при стоянке в доке – забортной водой.

198. До начала ремонта командование судна обязано ознакомить весь экипаж с правилами пожарной безопасности и внутреннего распорядка судоремонтного завода (дока), так как экипаж должен руководствоваться этими правилами.

За противопожарное состояние судна в целом несет ответственность командир судна. За противопожарное состояние рабочих мест и безопасные в пожарном отношении методы работы несет ответственность судоремонтный завод (док).

В случае возникновения пожара руководство действиями подразделений по тушению пожара и спасению людей на судне, находящемся в ремонте, осуществляет руководство судоремонтного завода или уполномоченное им лицо, а по прибытии старшего пожарного начальника руководство передается последнему.

199. Командир судна несет ответственность за общее освещение судовых проходов и помещений, состояние судовых трапов и ограждений монтажных проемов.

За освещение рабочих мест и дополнительное освещение других районов судна, состояние заводских трапов, своевременное ограждение разобранных участков и выполнение других требований техники безопасности на рабочих местах несет ответственность судоремонтный завод (док).

200. Все работы на судне, влияющие на его остойчивость и плавучесть (перекачка топлива, разборка забортной арматуры и др.), должны производиться только по согласованию с командиром судна в каждом отдельном случае.

На время ремонта судовых противопожарных и осушительных средств завод предоставляет по согласованию с командиром судна дублирующие средства с предварительной проверкой их действия, включая автогенную переносную аппаратуру для проделывания вырезов в корпусе судна и переборках.

201. Если якорное или швартовное устройство судна или какое-либо ограждение, предохранительное устройство, защита и т.п. разбирается или демонтируется в связи с ремонтом, завод должен обеспечить осуществление временных мероприятий, гарантирующих безопасность людей, находящихся на судне, а также стоянки судна.

202. При нахождении судна на плаву арматура систем и трубопроводов должна быть постоянно закрыта, за исключением необходимой для производства работ и обеспечения нужд судна.

203. Снятые для ремонта участки трубопроводов противопожарной магистрали должны быть заменены временным трубопроводом с пропускной способностью, эквивалентной демонтированному.

После снятия для ремонта трубопровода, соединяющегося с бортом, оставшееся отверстие должно быть заглушено.

204. Должен вестись учет наличия и распределения жидких грузов на судне. Прием, перемещение жидких грузов по судну и необходимые для этого переключения производятся только экипажем судна.

205. Хранение на судне взрывоопасных и легковоспламеняющихся грузов, а также боеприпасов и пиротехнических средств сигнализации во время заводского ремонта запрещается.

206. Курение на судне в период всех видов ремонта разрешается только в специально отведенных и оборудованных для этого местах.

После окончания каждого рабочего дня в период всех видов ремонта все помещения судна должны быть очищены от остатков топлива, горючего и обтирочного материала, мусора и т.п.

Промасленные обтирочные материалы, мусор должны быть убраны с судна немедленно после окончания работ в специально отведенные для этого места на берегу.

Все судовые помещения, где производились работы, должны быть тщательно осмотрены и закрыты.

207. Командир судна и начальник ЭМС должны знать характер проводимых судоремонтным заводом работ в каждом помещении и отсеке.

Во время ремонта судна вахтенная служба должна следить за выполнением со стороны рабочих завода предупредительных мероприятий по обеспечению живучести судна.

208. При подготовке к докованию помощник командира судна должен составить временное расписание по общесудовой тревоге, в котором должно быть предусмотрено использование экипажа судна и персонала дока.

209. Перед докованием судна необходимо:

закрепить или снять с судна бортовые плавсредства, перемещающиеся или подвешенные грузы, якоря и пр.;

зачистить и продегазировать топливные и масляные цистерны, топливные и масляные трубопроводы и т.п. по всему судну или в отдельных местах, где будут проводиться ремонтные работы;

удалить с судна все взрывоопасные и легковоспламеняющиеся грузы, боеприпасы и пиротехнические средства сигнализации;

закрыть туалеты;

подготовить швартовные концы и кранцы;

обозначить белой краской на палубе по наружному борту и днищу (после подъема судна) места расположения неосвобожденных и недегазированных топливных и масляных цистерн с надписями: «Топливо!», «Не применять огонь!».

210. При стоянке судна в доке завод обеспечивает выполнение противопожарных мероприятий и мер по технике безопасности, мероприятий по вопросам производства на судне работ с применением открытого огня и осуществление других мероприятий, гарантирующих безопасность людей, находящихся на судне.

Правила техники безопасности для таможенных судов Российской Федерации утверждены и введены приказом ГТК России от 21 ноября 1996 г. № 708.

Обеспечение живучести судна, находящегося в консервации (отстое)

211. Командир судна обязан составить план мероприятий по обеспечению живучести судна в период его консервации и при отстое, который должен быть утвержден начальником таможенного органа.

212. Ответственность за консервацию судна несет начальник ЭМС. Ответственность за обеспечение живучести судна, сохранность судового имущества, наличие и готовность к действию АСИ несет помощник командира судна.

213. При кратковременной консервации судна для обеспечения его сохранности и возможности быстрого ввода в строй судно обеспечивается с берега теплом и электроэнергией, на нем сохраняется необходимое количество экипажа.

214. Для обеспечения живучести судна в период его консервации и при отстое, если с него снят экипаж, должны быть выполнены следующие мероприятия:

- плотно задраены все забортные, а также водонепроницаемые закрытия и иллюминаторы;

- разделены в пределах главных водонепроницаемых отсеков на автономные участки системы трубопроводов перекрытием клапанов и установкой заглушек;

- удалены с судна все пожароопасные грузы, топливо, а также горючие материалы;

- АСИ пополнено до нормы и размещено на своих штатных местах готовое к немедленному использованию;

- обеспечена надежная швартовка судна;

- обеспечены надежные сходни с судна на берег (при стоянке у причала);

- выбраны места стоянки судна с достаточными глубинами под килем с учетом приливо-отливных течений и господствующих ветров.

215. Живучесть судна в период его консервации и при отстое, если с него не снимается экипаж, обеспечивается как на судне находящемся в эксплуатации.

ГЛАВА XIV

ОСОБЕННОСТИ БОРЬБЫ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА ПРИ ПЛАВАНИИ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

Мероприятия по обеспечению живучести судна при плавании в штормовых условиях

216. Выполнение ежегодных директивных указаний ФТС России о безопасности плавания в осенне-зимний период и разработанных морским (речным) отделом таможни (РТУ) планом организационно-технических мероприятий по подготовке судов к плаванию в осенне-зимний период.

217. Получение достаточно точной информации об интенсивности волнения и силе ветра в районе плавания. В зависимости от степени опасности для судна в ожидаемых штормовых условиях плавания наметить маршрут следования, пункты и порты-убежища.

218. При стоянке в порту или на рейде:
выполнить вышеперечисленные мероприятия;
обеспечить получение штормового предупреждения и прогноза погоды;
иметь на борту необходимую численность экипажа для обеспечения безопасной стоянки и борьбы за живучесть судна;
привести в готовность судно для экстренного выхода в район штормования;

увеличить количество швартовов и длину вытравленной в воду якорь-цепи (каната) в зависимости от степени волнения и силы ветра.

219. При плавании в штормовых условиях командир судна обязан:
докладывать оперативному дежурному таможни с занесением в судовой журнал необходимых записей о переходе к штормованию, состоянии погоды;
обеспечить через начальников служб выполнение полного комплекса мероприятий по подготовке судна к плаванию в штормовых условиях с учетом его мореходных качеств, конструктивных особенностей, навигационного оборудования, прочности и водонепроницаемости корпуса, мощности главных машин, винторулевого устройства, аварийно-спасательных средств, запасов топлива, воды и продовольствия;

прекратить судовые работы на верхней палубе;
проанализировать степень грозящей опасности судну и, руководствуясь хорошей морской практикой, уклониться от зоны прохождения шторма, обойти его наиболее удобным безопасным путем;

возвращаться на место постоянного базирования или следовать в ближайший пункт или порт-убежище в случаях невозможности по гидрометеорологическим причинам продолжать плавание;

использовать универсальную диаграмму качки для выбора оптимального курса и скорости судна;

проверить значение поперечной метацентрической высоты по периоду качки, нанести на диаграмме зоны усиленной качки.

Особенности борьбы за живучесть судна при плавании в штормовых условиях

220. При пожаре или при обнаружении поступления воды во внутрь судна во время шторма:

объявляется общесудовая тревога без указания очага пожара или района поступления забортной воды;

экипаж прибывает на боевые посты;

помощник командира судна объясняет обстановку, дает необходимые указания командиру АГ, напоминает основные требования техники безопасности при работе в шторм на заливаемых палубах и систему сигнализации о приближающихся крупных волнах, проверяет готовность людей к выходу на палубу в спасательных жилетах и со страховочными поясами;

по указанию командира судна АГ приступает к ликвидации пожара или устранению поступления забортной воды.

221. Контроль за обеспечением водонепроницаемости корпуса в шторм включает в себя:

регулярный замер уровня воды в трюме;

регулярные обходы членами экипажа, находящимися на вахте, доступной части судна;

контрольные откачки воды из трюма.

222. При обнаружении поступления забортной воды следует изменить курс и скорость судна таким образом, чтобы была возможность произвести осмотр предполагаемой пробоины и вести борьбу с водой. Лучшим в этом положении будет курс судна против волны с минимальной скоростью, так как движение по волне с пониженной остойчивостью может быть опасным.

223. Принять следующие меры по устранению поступления забортной воды:

установить в кратчайший срок место пробоины;

предотвратить распространение воды в другие помещения судна;

ввести в действие осушительные насосы;

лечь в дрейф, чтобы поставить на пробоину пластырь (постановка жесткого пластыря в шторм исключается);

изменить курс судна после постановки пластыря так, чтобы пробоина была с подветренного борта, и приступить к ее заделке.

224. После принятия мер для уменьшения поступления воды внутрь корпуса и сокращения распространения ее по судну по возможности следовать в порт-убежище или укрытие под берег.

225. Если принятые меры оказались неэффективными и судну грозит гибель, командир должен предпринять следующие меры для спасения экипажа:

обратиться за помощью к ближайшим судам или спасателям;

выполнить маневр с помощью машин, чтобы прикрыть спасательные плавсредства от ударов волн при их спуске;

спустить спасательные плавсредства заранее, до появления большого крена и до того, как будет отдана команда остановить главный двигатель и покинуть помещение МО;

высадить в спасательные плавсредства членов экипажа, непосредственно не участвующих в работах по заделке пробоины, и пассажиров.

Несвоевременные меры по оставлению судна могут явиться причиной гибели людей.

Командир для спасения экипажа и судна должен предпринять все меры вплоть до посадки судна на мель.

Борьба с обледенением судна

226. Обледенение судна происходит при отрицательных температурах наружного воздуха, наличии ветра и волнения.

227. При подготовке к плаванию в районах возможного обледенения необходимо заблаговременно учитывать следующее:

судно должно иметь правильную осадку, то есть быть без крена и с дифферентом на корму, обеспечивающим хорошую всхожесть на волну;

оборудование верхней палубы и внутренних помещений судна должно быть раскреплено по-штормовому во избежание их перемещения при крене;

не следует загромождать верхнюю палубу, оборудованием и снабжением;

в топливных и масляных цистернах (кроме расходных) не должно быть свободной поверхности жидких грузов.

228. При возникновении угрозы обледенения необходимо принять следующие меры:

выбрать курс и скорость с таким расчетом, чтобы разбрызгивание и заливание судна были наименьшими, при этом следует помнить, что при направлении ветра и волны с кормовых курсовых углов происходит наименьшее обледенение судна, но при этом может иметь место существенное снижение или потеря остойчивости судна на волне, особенно если волна близка к длине судна, а скорость ее бега приблизительно равна скорости судна;

попеременно изменять курс судна, приводя ветер на правый и левый борта с целью устранения неравномерности обледенения бортов и статического крена;

вести наблюдение за остойчивостью судна и при его уменьшении до опасных пределов принять меры к ее восстановлению;

принять меры при появлении статического крена к его уменьшению, если он существенно влияет на остойчивость судна или затрудняет его эксплуатацию.

229. Для восстановления остойчивости судна необходимо выполнить следующее:

удалить лед в первую очередь с высоко расположенных конструкций, при строгом соблюдении техники безопасности при работе в штормовых условиях;

ликвидировать свободные поверхности жидких грузов в цистернах;

производить выравнивание статического крена следует только после выявления его причины (несимметричность обледенения или отрицательная метацентрическая высота);

окалывать лед при возникновении статического крена в результате несимметричного обледенения в первую очередь с накрененного борта и высоких конструкций;

вести интенсивную околку льда при значительном обледенении носовой оконечности и появлении дифферента на нос в первую очередь в носовой части.

230. В течение всего периода борьбы с обледенением необходимо:

удалять лед из шпигатов;

вести контроль за остойчивостью судна по периоду качки (при увеличении его на 20-25% немедленно принимать меры к увеличению остойчивости);

вести контроль за водонепроницаемостью корпуса судна;

протянуть достаточное количество надежных лееров перед началом оковки льда вдоль палубы и мест работы.

Активную борьбу со льдом начинают немедленно, как только станут заметными нарастание льда на палубе, корпусе, надстройке. Для борьбы со льдом объявляется общий аврал, в котором принимает участие весь экипаж (кроме вахт). Если экипаж не в состоянии справиться с обледенением, командир судна должен вывести судно из зоны обледенения или запросить помощь от других судов.

231. Можно использовать следующие средства борьбы с обледенением: горячая вода и пар, подаваемые соответствующими шлангами и стволами, ломы, топоры, пешни, лопаты, деревянные кувалды, механизированный инструмент с пневмо- и электроприводами, антифризы – крепкий раствор поваренной соли с содержанием ингибиторов, противообледенительная смесь, каменная соль, жир, паста, отходы содового производства и др.

При температуре забортной воды выше 3 градусов Цельсия ее также можно использовать для борьбы со льдом, поливая сильными струями обледеневшие поверхности.

Мероприятия по обеспечению живучести судна,
севшего на мель

232. При посадке судна на мель остойчивость его уменьшается, особенно при наличии затопленных отсеков со свободной поверхностью воды.

При малых размерах грунтовой опоры судно может накрениться на любой борт, вследствие чего изменяется поперечная остойчивость.

При снятии судна с мели после подготовительных работ, связанных с изменением метацентрической высоты судна, оно может потерять остойчивость.

233. Для снятия судна с мели собственными силами необходимо:

при касании грунта носовой частью немедленно остановить главный двигатель и дать машине полный ход назад, если есть уверенность, что под кормой чисто от опасностей, можно работать машиной на задний ход, если судно, коснувшись грунта, не изменило курс, из такого положения следовать обратным курсом до безопасных глубин;

при посадке на мель у берега наиболее результативная отработка на задний ход будет, если создается положение встречи двух волн (носовая отраженная от берега и кормовая) под корпусом судна, чем облегчится давление его на грунт;

при попытках сняться с мели с помощью работы главного двигателя целесообразно производить перекладку руля с одного борта на другой; задний ход рекомендуется производить рывками (от «Стоп» до «Полного хода назад»); если судно от рывков не сходит с мели, следует поработать главным двигателем продолжительное время, но с таким расчетом, чтобы не забить приемные кингстоны;

после посадки судна на мель необходимо принять по возможности больше балласта для просадки под днищем судна. После возможного уменьшения давления судна на грунт оно сойдет с мели собственными силами.

234. При посадке судна на мель необходима проверка его поперечной устойчивости в двух случаях:

потеряна часть плавучего объема без нарушения герметичности корпуса; отсек или несколько отсеков затоплены из-за полученной подводной пробоины (пробоин).

235. В целях обеспечения устойчивости и непотопляемости аварийного судна на всех этапах (на мели, в процессе снятия и после стягивания на глубокую воду) следует пользоваться информацией (в том числе, аварийной), оперативными планами и справочными расчетами по борьбе с водой, а также другой документацией по обеспечению живучести судна.

236. Для предотвращения посадки судна на мель необходимо:

выполнять требования Устава службы на морских и речных судах таможенных органов Российской Федерации, соблюдать Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) и Правила рейдовой службы (ПРС);

поддерживать судно в постоянной технической готовности;

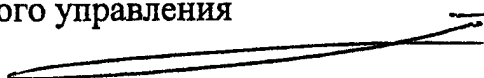
держать машины в постоянной готовности при якорной стоянке на рейде в районах, где возможны внезапные шквалы.

237. При получении судном тяжелого повреждения, когда единственно правильным будет решение выбросить судно на мель для спасения людей и самого судна, по возможности выбрать песчаную отмель, на которой оно может выдержать шторм и дожидаться спасателей.

При длительном шторме большой силы, чтобы судно не было разбито, по возможности увеличить плотность посадки приемом балласта.

При обнаружении приближения судна к мели (камням) по бурунам, грязной мутной воде, толчее и другим признакам немедленно остановить главный двигатель и дать «Полный ход назад».

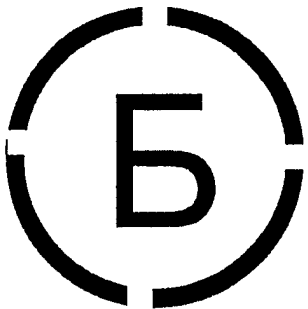
Начальник Регионального таможенного управления
организации силового обеспечения

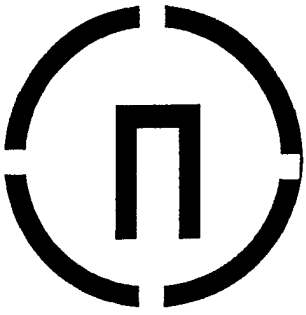
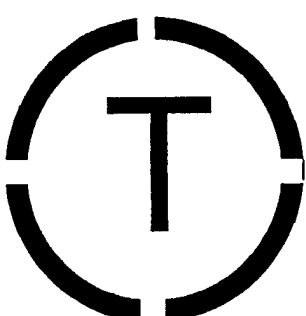


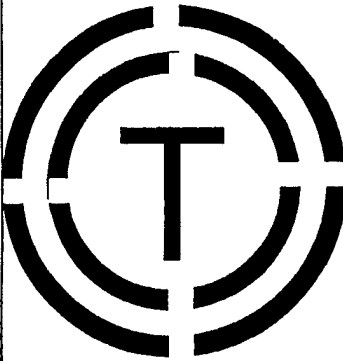
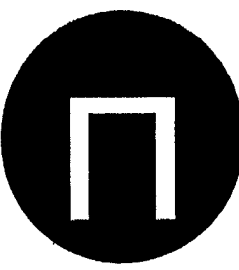
В.В. Белов

Приложение № 1 к Наставлению по борьбе
за живучесть морских и речных судов
таможенных органов Российской Федерации

Маркировка
люков, дверей и горловин, определяющая
их положение по готовностям и тревогам

Маркировочный знак	Цвет марки	Маркируемые закрытия	Порядок заdraивания (отдраивания)
1	2	3	4
	Синий преры- ваю- щийся круг	Люки, двери и горловины, ведущие в помещения с боезапасом и в помещения для хранения легкого топлива.	Должны быть всегда задраены и при отсутствии в них людей опечатаны, заперты на замок. Могут быть отдраены: для прохода членов экипажа по тревогам и на работы, для осмотра поме- щения, для погрузки и вы- грузки боеприпасов и пода- че их по тревогам, для вен- тилирования и охлаждения помещений. О вскрытии (закрытии) делается запись в вахтенный журнал. На период отдраивания устанавливается спецвахта.
	Синий преры- ваю- щийся круг	Люки, двери и горловины, ве- дущие в междонные и бортовые от- секи, кингстонные и эжекторные выго- родки, топливные цистерны и цистер- ны пресной воды, форпик и ахтерпик.	Должны быть всегда задраены, горловины кингстонных выгородок и цистерны пресной воды, кроме задраек, закрываются на замок. Отдраивание с разрешения начальника электромеханической службы. О вскрытии и закрытии – доклад вахтен- ному помощнику с записью в вахтенном журнале. На период отдраивания устанавливается спецвахта.

1	2	3	4
	Синий прерывающийся круг	Двери, крышки люков и горловины, расположенные на первой непрерывной палубе, проходящей над ватерлинией, а также все горловины, расположенные ниже этой палубы и не вошедшие в группы горловин с буквами Б и З.	Должны быть задраены по общесудовым тревогам, по сигналу «задрать водонепроницаемые переборки». Задраиваются по приказанию вахтенного помощника.
	Синий прерывающийся круг	Люки, двери и горловины, расположенные выше первой непрерывной палубы, проходящей над ватерлинией, образующие герметичные контуры и не вошедшие в группы горловин с буквами Б, З и П, противопожарные двери по всему судну.	Задраиваются по общесудовым тревогам
	Синяя буква на фоне красного квадрата	Люки, двери и горловины, которые по всем тревогам должны быть задраены раньше, чем все остальные горловины отсека (помещения). Красный квадрат может наноситься только на горловины внешнего контура корпуса судна.	Задраиваются раньше, чем остальные помещения

1	2	3	4
	Два синих прерывающихся круга	Люки, двери, горловины и иллюминаторы с буквами П и Т, которые при длительном несении боевой готовности могут быть отдраены.	Задраиваются раньше всех других наружных закрытий по общесудовым тревогам.
	Белая буква на фоне синего круга	Люки, двери и горловины, которые в ночное время после сигнала «задрать водонепроницаемые переборки» могут быть отдраены. Перечень объявляют приказом командира.	В целях обеспечения нормальных условий для членов экипажа часть дверей и крышек люков, если позволяет обстановка, могут быть отдраены с разрешения вахтенного помощника командира, но они всегда должны быть готовы к немедленному задраиванию. Отдраивание дверей с буквой П делают по команде «Отдраить водонепроницаемые переборки».

Место нанесения маркировки, размеры букв и окантовки

Маркировка наносится непосредственно на люк, дверь и горловину в наиболее видном месте.

Маркировка наносится с двух сторон на дверях и закрытиях, имеющих приводы закрытия снаружи и изнутри; с одной стороны, если двери имеют задрайки только снаружи.

Ширина и высота букв соответственно 40 и 65 мм, диаметр малого кольца 90 мм, большого кольца 100 мм, сторона квадрата 130 мм, диаметр синего круга 90 мм.

Приложение № 2 к Наставлению по борьбе
за живучесть морских и речных судов
таможенных органов Российской
Федерации

Знаки безопасности

Знаки безопасности предназначены для привлечения внимания сотрудников к непосредственной опасности, предупреждения о возможной опасности, предписания и разрешения определенных действий с целью обеспечения безопасности, а также необходимой информации.

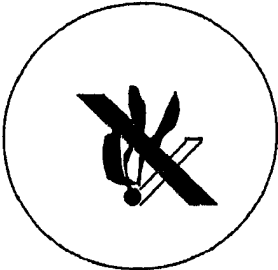
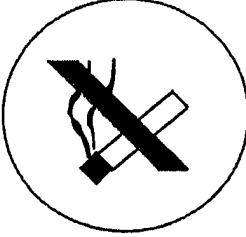
Знаки безопасности должны устанавливаться в местах, пребывание в которых связано с возможной опасностью для работающих.

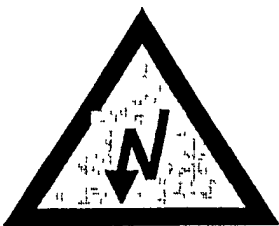
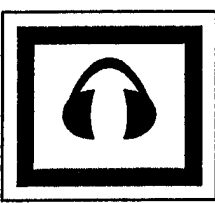
Знаки безопасности, установленные на входных дверях, означают, что зона действия этих знаков охватывает все помещения, если они установлены перед участком – действуют на весь участок.

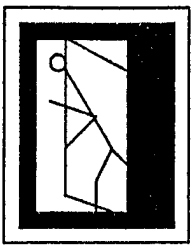
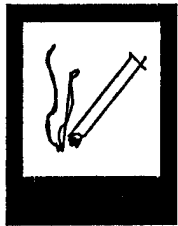
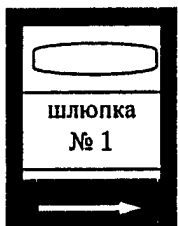
Размеры знаков безопасности

Место установки знака	Расстоя- ние от знака до наблюда- те- ля (м)	Размеры знака (мм)			
		запрещаю- щего, пред- писываю- щего	преду- преж- дающего	указатель- ного	дополни- тель- ных табличек
На дверях, в помещениях, на палубах и переборках	до 20	280	360	280x360	280x85 280x110 360x120 360x140

Смысловые значения, изображение знаков и место установки

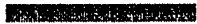
Запрещающие знаки		
1	2	3
Смысловое значение, изображение и расцветка	Объекты и места установки	Постоянный или временный
 Запрещается пользоваться открытым огнем.	На наружной и внутренней сторонах кладовых, предназначенных для хранения горючих материалов и жидкостей (в т.ч. мест хранения пиротехнических средств).	Постоянный
 Запрещается курить.	У трапа во время приема топлива. На наружной и внутренней сторонах дверей шкиперской (боцманской) кладовой, помещений МО.	Временный Постоянный
 Не включать! работают люди	На отключенных органах управления приводами и разъединителями, при ошибочном включении которых может быть подано напряжение к оборудованию, на котором ведутся ремонтно-профилактические и другие работы.	Временный
 Не проворачивать! Работают люди	На валоповоротном устройстве дизелей в период ремонтно-профилактических работ.	Временный

Предупреждающие знаки		
1	2	3
 Осторожно! Электрическое напряжение	На наружной стороне дверей распределительных щитов и шкафов с электрооборудованием.	Постоянный
 Осторожно! Прочие опасности	В узких проходах.	Постоянный или временный
Предписывающие знаки		
 Работать с применением средств защиты органов слуха!	На дверях машинных отделений, где шум превышает допустимые нормы.	Постоянный
 Заземлено	На рукоятках коммуникационной аппаратуры, на конструкциях, которые могут быть под напряжением, а также при проведении ремонтно-профилактических работ.	временный

1	2	3
 Выход здесь	Примечание: 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.	Постоянный
Указательные знаки		
Огнетушитель 	В коридорах жилых и служебных помещений; в местах расположения огнетушителей и на путях к ним.	Постоянный
Место для курения 	На верхних палубах; в коридорах жилых и служебных помещений.	Постоянный
Спасательные средства 	На всех путях, ведущих к спасательным средствам; в коридорах, на главных выходах и главных трапах.	Постоянный
Аварийный пост 	У мест расположения аварийного снабжения и в коридорах жилых и служебных помещений, на палубах для указания ближайшего пути к аварийному снабжению.	Постоянный

Приложение №3 к Наставлению по борьбе
за живучесть морских и речных судов
таможенных органов Российской
Федерации

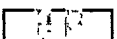
Цвета отличительных и предупреждающих знаков

Цвет отличительного знака	Проводимая среда
Зеленый 	Вода
Коричневый 	Топливо, масло
Голубой 	Воздух
Черный 	Загрязненные и другие жидкости

Цвет предупреждающего знака	Проводимая среда или назначение трубопровода
Красный 	Противопожарный
Синий 	Питьевая вода

Отличительные и предупреждающие знаки, подлежащие
нанесению на трубопроводы судовых систем

Наименование системы (трубопровода системы)	Цвет знака			Выполнение знака
	основного отличительного	предупреждающего	дополнительного отличительного	
1	2	3	4	5
Осушительная	Зеленый	-	Черный	
Охлаждения судового оборудования	Зеленый	-	-	
Противопожарная водяная	Зеленый	Красный	-	
Питьевой воды	Зеленый	Синий	-	
Мытьевой воды Бытовой забортной воды	Зеленый	-	Зеленый	

1	2	3	4	5
Сточная	Черный	-	Черный	
Сжатого воздуха высокого давления	Голубой	-	-	
Вентиляция	Голубой	-	Голубой	
Топливная	Коричне- вый	-	-	
Масляная	Коричне- вый	-	Коричне- вый	
Гидравлики	Коричне- вый	-	-	
Воздушные трубы. Измерительные трубы	Желтый	-	Цвет прово- димой среды	

Правила нанесения отличительных и предупреждающих знаков

1. Отличительные и предупреждающие знаки наносятся на окрашенную поверхность трубопровода в виде цветных колец. Ширина отличительных колец 25 или 50 мм, предупреждающих – 50 мм.

При нанесении только отличительных знаков расстояние между кольцами должно быть 25 мм. Кольца предупреждающих знаков наносятся между кольцами отличительных знаков без зазора.

2. Отличительные и предупреждающие знаки наносятся краской или наложением липкой ленты необходимого цвета.

3. Цвет отличительных знаков не должен совпадать с цветом окраски трубопровода.

4. Отличительные и предупреждающие знаки наносятся на трубопроводы у палуб и платформ, переборок, механизмов, цистерн, клапанов и т.д., а также в местах переплетения труб. На прямолинейных участках трубопроводов отличительные знаки наносятся на расстоянии не более 6 м друг от друга.

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

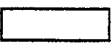
5. Арматура противопожарных систем окрашивается в красный цвет.

6. Трубопроводы должны быть окрашены под цвет судового помещения.

Приложение № 4 к Наставлению по борьбе
за живучесть морских и речных судов
таможенных органов Российской
Федерации

Условные обозначения

1	2
Обозначение	Наименование
	Условный очаг пожара
	Направление возможного распространения пожара (красный)
	Решающее направление действий сил и средств (черный)
	Боевые участки действий аварийной группы
	Противопожарная дверь (красный)
	Пути эвакуации (зеленый)
	Аварийный выход (зеленый)
	Пожарный кран (синий)
	Водяной ствол (синий)
	Необходимое направление ветра по отношению к очагу возгорания (синий)
	Зона задымления (синий)
	Телефонная связь с главным командным пунктом (красный)
	Огнестойкая конструкция (красный и синий прерывистый)
	Огнезадерживающая конструкция (красный)
	Негорючая конструкция (красный)

1	2
	Кликетная дверь (красный)
	Покрывало (красный по контуру)
	Мотопомпа переносная
	Рукав пожарный Ду=50 мм
	Рукав пожарный, уложенный в скатку
	Ствол пожарный ручной водяной
	Ствол пожарный ручной воздушно-пенный
	Генератор воздушно-механической пены (общее обозначение)
	Огнетушитель ручной (общее обозначение)
	Огнетушитель возимый (общее обозначение)

Приложение № 5 к Наставлению по борьбе
за живучесть морских и речных
судов таможенных органов Российской
Федерации

Типовой перечень первичных мероприятий по борьбе за живучесть судов

Необходимо уметь:

ориентироваться в темноте на своем вахтенном посту, в заведуемом служебном и жилом помещении: найти выход, любой механизм, прибор, клапан, трубопровод и т.п.;

герметизировать отсек, в котором расположен вахтенный пост, заведуемое служебное и жилое помещение: задраить водонепроницаемые и противопожарные двери, люки, горловины, иллюминаторы, вентиляционные головки (грибки и т.п.);

находить любое штатное аварийно-спасательное и противопожарное имущество, находящееся в районе вахтенного поста и в заведуемом помещении, в том числе и в темноте;

приготовить к действию и использовать по назначению аварийно-спасательное и противопожарное имущество, находящееся в районе вахтенного поста и в заведуемом помещении;

определить по маркировке и отличительным знакам назначение трубопроводов, клапанов, электрощитов, а также дверей, люков и горловин в районе вахтенного поста и в заведуемом помещении;

отыскать, закрыть и открыть клапаны, кингстоны, ввести в действие и вывести из него стационарные средства борьбы за живучесть судна своего вахтенного поста;

пользоваться всеми видами средств внутрисудовой связи и сигнализации, имеющимися на вахтенном посту и в заведуемом помещении;

включить и выключить аварийное освещение на вахтенном посту, в заведуемом служебном и жилом помещении; отыскать место подключения и вооружить переносной светильник; пользоваться аккумуляторными аварийными фонарями;

включить и выключить вентиляцию на вахтенном посту, в заведуемом служебном и жилом помещении;

быстро обнаружить и вынести пострадавших из опасной зоны;

хорошо знать расположение судна, выполнить обязанности посыльного и доставить донесение на ГКП или в другие судовые помещения.

1. Мероприятия по борьбе с водой

Необходимо уметь:

определить затопление смежного отсека (помещения) по различным признакам (простукиванием, по отпотеванию, по фильтрации, по выходу воздуха из воздушных труб и т.д.);

приготовить к действию осушительную систему, водоотливные средства, находящиеся в районе вахтенного поста и в заведуемом помещении; осушить помещение вахтенного поста и заведуемое помещение;

подкрепить переборку, дверь, горловину, поставить упоры на подволоку;

устранить на своем вахтенном посту и в заведуемом помещении фильтрацию воды через различные неплотности, трещины и разошедшиеся швы различными способами с помощью аварийного имущества;

заделать пробойну в корпусе судна, рваную щель с помощью аварийного имущества;

остановить, в случае неизбежного затопления помещения вахтенного поста и заведуемого помещения, действующие технические средства, покинуть помещение и принять меры по недопущению воды в смежные помещения, герметизировать вахтенный пост и заведуемое помещение; в смежных отсеках подкрепить упорами двери, горловины, переборки; приготовить к действию осушительную систему и водоотливные средства, ликвидировать фильтрацию воды;

доложить на ГКП о поступлении воды и принятых мерах по борьбе с водой на своем вахтенном посту и в заведуемом помещении.

2. Мероприятия по борьбе с пожарами

Необходимо уметь:

отыскать в районе вахтенного поста и заведуемого помещения пожарный кран, подключить к нему пожарный шланг и ствол;

эффективно использовать пожарные стволы в любом положении;

эффективно использовать все имеющиеся на судне типы огнетушителей и определить, в каких случаях они могут применяться;

правильно определить необходимые средства для тушения пожаров (горючих жидкостей, ГСМ, электропроводки и электромеханизмов, красок, изоляции бортов, дерева и др.);

доложить на ГКП о пожаре и принятых мерах по борьбе с пожаром на своем вахтенном посту и в заведуемом помещении.

3. Мероприятия по борьбе с повреждениями вооружения и технических средств

Необходимо уметь:

отключить на своем вахтенном посту и в заведомом помещении поврежденный участок электросети при помощи рубильников и других средств; снять питание с поврежденного механизма;

исправить поврежденный (предварительно обесточенный) участок электросети путем постановки специальных стростков;

заменить предохранитель в электросети; поставить бугель, заглушку, клетневку на поврежденный участок трубопровода на своем вахтенном посту и в заведомом помещении;

остановить в аварийном случае любой работающий механизм на своем вахтенном посту и в заведомом помещении;

перейти при повреждении механизма, устройства, системы своего вахтенного поста на дублирующее средство;

дать аварийное питание обходным путем или от запасных источников.

4. Мероприятия по использованию спасательных средств

Необходимо уметь:

надеть спасательный жилет;

сбросить спасательный плот;

использовать спасательный круг;

выполнять обязанности по спуску спасательной шлюпки;

использовать пиротехнические средства;

организовать правильное потребление аварийных запасов воды и продуктов;

соблюдать принципы выживаемости на спасательной шлюпке, плоту.

**Приложение № 6 к Наставлению по борьбе за
живучесть морских и речных
судов таможенных органов Российской
Федерации**

Расчетные таблицы

Таблица 1

**Количество забортной воды, поступающей в отсек аварийного судна
через различные по площади пробоины (куб.м/час)**

Углуб- ление пробои- ны (м)	Площадь сечения пробоины (кв.м)									
	малые		средние пробоины				большие пробоины			
	0,01	0,05	0,10	0,15	0,20	0,50	0,75	1,00	1,50	2,00
1	104	518	1037	1555	2074	5180	7780	10370	15550	20740
2	147	726	1470	2200	2940	7260	11000	14700	22000	29400
3	180	898	1795	2695	3590	8980	13550	17950	26950	35900

Примечание:

Данные таблицы могут быть использованы и для определения количества воды, поступившей в отсек при переменном гидростатическом напоре. В этом случае углубление пробоины равно $H-h$, м.

Приблизительное время затопления отсека до уровня забортной воды в минутах можно определить по формуле: $t = \frac{60K_p V}{Q}$

где K_p - коэффициент проницаемости отсека;

V - фактический объем отсека;

Q - количество воды, поступившей в отсек, куб.м/ч.

Таблица 2

Коэффициент проницаемости K_p различных судовых помещений

Помещение	Величина K_p
Для помещений, занятых механизмами, электростанциями, технологическим оборудованием	0,85
Для жилых помещений	0,95
Для цистерн, заполненных жидким грузом	0,00
Для пустых цистерн	0,98

Таблица 3

Токсичные продукты в дымовых газах

Материалы	Токсичные продукты
1	2
Органическое стекло	Оксись азота, акрилонитрил, окись углерода
Фторпласты	Фтористый водород, тороген
Винипласт, пластикат. Волокно «нитрон»	Хлористый водород, окись углерода, окислы азота
Волокно «хлорин». Аминопласты	Хлористый водород, синильная кислота
Пенополиуретан	Синильная кислота, толуимидинзоци-стан, окись азота, окись углерода
Хлоропреновый каучук	Хлористый водород
Полусульфидные каучуки	Хлористый водород, хлормекаптаны, сернистый газ
Релин	Сероводород, сернистый газ

Таблица 4

Интенсивность подачи воды на охлаждение переборок и палуб с наружной стороны аварийного помещения

Судовые помещения	Интенсивность подачи воды на локализацию по контуру помещений, л/ (м/мин)
1	2
Посты управления	10,0
Жилые помещения	5,0
Хозяйственные помещения	5,0
Кладовые:	
- легковоспламеняющихся материалов	12,0
- сгораемых материалов	10,0
- несгораемых материалов	---
Машинные помещения:	
- МО с энергоустановкой на жидком топливе	10,0
- отделения вспомогательных механизмов	5,0
Хранилища топлива и смазочных масел	12,0

Охлаждение наружных конструкций (надстроек, рубок, бортов в зоне огня)	10,0
Охлаждение бортов в зоне горячей пленки на воде	70,0

Таблица 5

Тушение пожаров герметизацией

Объем аварийного помещения (куб.м)	Время тушения (час.)
5	0,15
10	0,3
50	1,5

Таблица 6

Расчет экипажа для обеспечения работы средств пожаротушения на судне

Действие	Количество людей
Ствол со sprysком 19 или 16 мм (1 шт.)	2
Пожарный насос основной	1
Пожарный насос аварийный	1
Перекрытие вручную противопожарных дверей	6
Перекрытие вручную противопожарных заслонок во внутренних помещениях	1
Закрытие вручную световых люков МО	1
Закрытие вручную вентиляционных наружных отверстий	1
Пожарный рукав со стволом (пеногенератором) длиной 10м	2
Огнетушитель пенный или углекислотный (2 шт.)	1
Возимый огнетушитель емкостью 45 л. (15 кг.)	1
Переносные пожарные мотопомпы	2
Пожарный инструмент (1 комплект)	1

Приложение № 7 к Наставлению по борьбе за
живучесть морских и речных судов таможенных
органов Российской Федерации

Инструкция
по организации спасения людей из помещений
и отсеков судна при пожаре

1. Настоящая Инструкция по организации спасения людей из помещений и отсеков судна при пожаре (далее - Инструкция) распространяется на все морские и речные суда таможенных органов Российской Федерации.

2. Ответственность за организацию спасения людей из помещений и отсеков судна при пожаре на находящихся в эксплуатации, на зимнем отстое и ремонтируемых судах (при всех видах ремонта, кроме капитального) несет командир судна или лицо, его замещающее.

3. Общее руководство действиями экипажа судна и подразделений, прибывших на судно для тушения пожара и спасения людей (рейдовые и береговые пожарные команды, аварийно-спасательные группы (АСГ) с других кораблей и судов), осуществляет командир судна или лицо, его замещающее.

Старший пожарный начальник и командиры (старшие) АСГ с других кораблей и судов осуществляют непосредственное руководство действиями подчиненных им подразделений с использованием техники по указанию командира судна или лица, его замещающего.

Общее руководство действиями подразделений по тушению пожара и спасению людей на судне, находящемся в капитальном ремонте, осуществляет руководитель судоремонтного предприятия или уполномоченное им лицо.

4. В целях организации спасения людей из помещений и отсеков судна при пожаре командиром каждого судна должна быть разработана «Схема путей эвакуации» (далее – схема) и утверждена начальником морского или речного подразделения таможенного органа с четким указанием всех возможных путей эвакуации из различных помещений и отсеков, включая иллюминаторы.

5. Количество и места расположения схемы определяет командир судна в зависимости от проекта судна. Копии схемы размещают на видных и хорошо освещенных местах.

6. В период заводского ремонта командир судна обязан:
ознакомить весь экипаж с правилами внутреннего распорядка судоремонтного предприятия;

предусмотреть совместно с администрацией судоремонтного предприятия возможность быстрого оборудования путей эвакуации от аварийных вырезов на причал, палубу дока или соседнее судно (корабль) трапами, сходнями, штурмтрапами и т.п.

7. Командир судна, помощник командира и начальник электромеханической службы обязаны знать характер проводимых

судоремонтным предприятием работ в каждом судовом помещении и количество рабочих, занятых на указанных работах.

Пребывание на борту судна лиц, не имеющих отношения к проводимым судоремонтным предприятием работам, а также семей членов экипажа допускается только в исключительных случаях с разрешения командира судна или лица, его замещающего.

8. Для обеспечения быстрой эвакуации людей из угрожаемых мест при пожарах командир судна обязан не допускать загромождения путей эвакуации, а также мест расположения противопожарного оборудования и инвентаря.

Запрещается закрывать на замки двери, расположенные на путях эвакуации.

9. При возникновении пожара вахтенный помощник командира судна обязан:

- немедленно объявить аварийную тревогу и действовать согласно настоящей Инструкции;

- направить АГ для спасения людей, указав конкретные и возможные пути к аварийному отсеку (помещению) и способы эвакуации людей;

- немедленно организовать вырез аварийных выходов из судовых помещений, при невозможности быстрой эвакуации людей через штатные выходы, приняв все необходимые меры по обеспечению безопасности проведения спасательных работ.

10. Запрещается использовать паротушение, жидкостное тушение и газотушение, а также отключать освещение в судовых помещениях, где находятся люди.

11. При нахождении судна в плавании командир судна обязан: застопорить ход судна, после чего следовать курсом и скоростью относительно ветра, благоприятными для борьбы с пожаром, и принять необходимые меры по спасению людей из воды при возникновении пожара в рубке (надстройке) или помещениях, эвакуация из которых возможна только через иллюминаторы или за борт; вести усиленное наблюдение за поверхностью моря, применяя все возможные виды освещения в ночное время.

12. Командир аварийной группы, получив приказание о спасении людей, обязан:

- выделить необходимое количество членов аварийной группы и приступить к немедленному спасению людей;

- четко определить обязанности каждого члена аварийной группы;

- оповестить по возможности спасаемых о том, что к ним идет помощь;

- организовать вынос потерпевших из охваченных огнем помещений и задымленных районов, оказать им медицинскую помощь;

- докладывать о результатах спасательных работ на ГКП;

- при отсутствии связи с ГКП в зависимости от сложившейся обстановки самостоятельно принимать решения и действовать по своему усмотрению, используя любые средства, способствующие быстрейшему спасению людей из отсеков и помещений судна.

13. При возникновении ситуации, грозящей гибелью людей и судна, а также в случае, когда сил и средств для организации тушения пожара и проведения операции по спасению людей не хватает, необходимо в первую очередь принять все меры по эвакуации и спасению людей.

14. В целях обеспечения быстрой и организованной эвакуации и спасения людей при пожарах на каждом судне в запланированные сроки должны проводиться учебные аварийные тревоги с отработкой задач по взаимодействию экипажей судов, городских пожарных команд, работников судоремонтных предприятий и портов.

Командир судна обязан контролировать подготовку членов аварийных групп по выработке навыков спасательных работ.

Приложение № 8 к Наставлению по борьбе
за живучесть морских и речных судов
таможенных органов Российской Федерации

Выбор способов тушения пожара и огнегасительных средств

Горючие материалы	Огнегасительные средства			
	электропроводные	электропроводные	неэлектропроводные	неэлектропроводные, но ядовитые
	Тушение охлаждением	Тушение изоляцией от доступа воздуха и разбавлением горючей среды		Тушение химическим торможением
	Вода	Химическая, воздушно-механическая пена	Углекислый газ, другие инертные газы	Химические бромэтиловые смеси
1	2	3	4	5
Древесные и волокнистые материалы	Эффективна	Предназначены для легковоспламеняющихся и горючих жидкостей	Эффективны при герметизации помещений	
Легковоспламеняющиеся жидкости, нерастворимые в воде	Можно применять только тонкораспыленную струю	Эффективны	Эффективны	Эффективны
Легковоспламеняющиеся жидкости, растворимые в воде	Применяется как разбавитель и в тонкораспыленном виде	Пена химическая из пенопорошка ПГПС	Эффективны	Эффективны
Горючие жидкости, нерастворимые в воде (мазут, масла)	Не рекомендуется применять сплошную струю, необходимы распылительные насадки	Эффективны	-	-

1	2	3	4	5
Металлы (алюминий, магний, цинк)	Применять нельзя	-	-	Можно применять как сдерживающее средство до концентрации основных средств тушения
Электрооборудование под током	Применять нельзя	-	-	Эффективны

Примечания:

1. Необходимо учитывать возможность повторного возгорания при вскрытии помещений (емкостей) с очагом возгорания.

2. Необходимо большое количество воды. Следует учитывать возможность переливания жидкости через края емкости.

3. Обычная пена разрушается при контакте с этими жидкостями.

4. Нельзя допускать попадания сплошной струи в горящие жидкости, т.к. может произойти выброс пламени.

5. Для тушения металлов этого класса необходимо применять сухой песок, тертый шифер, тертый асбест и специальные патентованные порошки.

Приложение № 9 к Наставлению по борьбе
за живучесть морских и речных судов
таможенных органов Российской Федерации

Типовое расписание по тревогам морского (речного) судна таможенного органа Российской Федерации

№ п/п	Фамилия, инициалы	Штатная должность	Место сбора	Пост №	«Аварийная тревога»			Тревога
					Обязанности по тревоге	Обязанности по борьбе с пожаром	Обязанности по борьбе с водой	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1		Командир судна	ГКП (ходо- вая рубка)	СП-1	Осуществляет общее руководство управлением и маневрами судна, действиями экипажа.			
2		Помощник командира судна			Руководит под- готовкой судна к борьбе за живучесть. Контролирует герметизацию корпуса судна.	Непосредственно руководит борьбой за живучесть судна.		
3		Начальник штурман- ской службы			Вахтенный помощник			Объявляет тревогу. Сбрасывает спасательный круг с буйками. Организует наблюдение за упавшим.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
4		Начальник службы связи-РТС	Помещение радиорубки	СП-1 НЧС	Обеспечивает судно радиосвязью и радиотехническим наблюдением.	Обеспечивает радиосвязь и работу РЛС.		Обеспечивает радиосвязь со спасательным средством.
5		Начальник электро-механической службы	ГКП (ходовая рубка)	СП-1 ЭМС	Руководит действиями ходовой вахты и АГ.	Осуществляет общее руководство ходовой вахтой и АГ.		—
6		Помощник начальника шторманской службы	Коридор жилого отсека	АГ	Герметизирует надстройку судна. Готовит к действию спасательные средства.	Входит в состав АГ. Действует по приказанию командира АГ или его заместителя.	Входит в состав АГ. Действует по приказанию командира АГ или его заместителя.	Командир спасательного средства. Руководит его спуском и посадкой членов экипажа.
7		Помощник начальника службы связи- РТС			Готовит к действию АСИ.	Входит в состав АГ. Действует по приказанию командира АГ или его заместителя.	Входит в состав АГ. Действует по приказанию командира АГ или его заместителя.	Входит в состав экипажа спасательного средства. Действует по приказанию командира спасательного средства.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
8		Помощник начальни- ка ЭМС	МО	СП-1 ЭМС	Вахтенный меха- ник. Готовит к действию осущи- тельную и проти- вожарную сис- темы. Обеспечи- вает работу элек- тромеханической установки (ЭМУ).	Вахтенный механик. Обеспе- чивает работу ЭМУ, осущи- тельной и противопожарной систем.	_____	
9		Старший боцман	Коридор жилого отсека	АГ	Герметизирует корпус судна. Готовит к дейст- вию палубные устройства и спа- сательные сред- ства.	Обеспечивает АСИ.	готовность	Готовит к спуску спасательное сред- ство.
10		Старший техник по средствам управле- ния			Готовит к дейст- вию АСИ.	Входит в со- став АГ. Дей- ствует по при- казанию ко- мандира АГ или его замес- тителя.	Входит в со- став АГ. Дей- ствует по приказанию командира АГ или его заместителя.	Входит в состав экипажа спаса- тельного средства. Действует по при- казанию командира спасательного средства.
11		Старший техник по ЭМС			Заместитель ко- мандира АГ. Го- товит к действию АСИ.	Осматривает отсеки, обеспе- чивает развед- ку пожара и его тушение.	Осматривает отсеки, обеспе- чивает раз- ведку посту- пления воды.	Готовит к дейст- вию двигателя спа- сательного средст- ва.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
12		Техник по средствам связи-РТС	Коридор жилого отсека.	АГ	Готовит к действию АСИ.	Входит в состав АГ. Действует по приказанию командира АГ или его заместителя.	Входит в состав АГ. Действует по приказанию командира АГ или его заместителя.	Входит в состав экипажа спасательного средства. Действует по приказанию командира спасательного средства.
13		Техник по ЭМС	МО	СП-1 ЭМС	Обеспечивает работу главных двигателей (ГД) и вспомогательных механизмов.	Несет ходовую вахту в МО. Обеспечивает работу ГД и вспомогательных механизмов.	—	
14		Кок-инструктор	Кают-компания	СП-1 С	Санитар. Готовиться оказать медицинскую помощь. Готовит санитарную сумку.	Готовит пищу. Действует по указанию командира АГ.	Санитар. Оказывает медицинскую помощь упавшему за борт.	

Общие примечания по всем видам тревог:

1. Кроме вышеперечисленных обязанностей состав ходовой вахты и АГ ликвидирует повреждения топливных систем и электропроводки.
2. При борьбе с пожаром герметизация помещений и закрытие вентиляции должны быть направлены на прекращение доступа воздуха к очагу пожара и предотвращение распространения огня в другие отсеки.
3. При борьбе с водой герметизация направлена на предотвращение поступления воды в отсеки.
4. При объявлении тревог все члены экипажа, одетые по сезону и имеющие при себе спасательные жилеты (нагрудники), немедленно выходят к установленным (или по указанию с ГКП) местам сбора и действуют согласно расписанию. Спасательные жилеты надеваются всеми членами экипажа по команде «покинуть тонущее судно» и частью экипажа, расписанной по тревоге «Человек за бортом».

Используемые сокращения:

ГКП – главный командный пункт;

СП – судовой пост;

РТС – радиотехническая служба;

РЛС – радиолокационная станция;

АГ – аварийная группа;

Н и С – наблюдение и связь;

ЭМС – электромеханическая служба;

МО – машинное отделение;

АСИ – аварийно-спасательное имущество