

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.496(105)
(принята 28 апреля 2022 года)

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года («Конвенция»), касающуюся процедуры внесения изменений, применимой к Приложению к Конвенции за исключением положений главы I,

РАССМОТРЕВ на своей 105-й сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

1 ПРИНИМАЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2023 года, если до этой даты более одной трети договаривающихся правительств Конвенции или договаривающееся правительство государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не уведомят Генерального секретаря о своих возражениях против поправок;

3 ПРЕДЛАГАЕТ договаривающимся правительствам Конвенции принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 января 2024 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря в целях выполнения статьи VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем договаривающимся правительствам Конвенции;

5 ТАКЖЕ ПРОСИТ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ГЛАВА II-1
КОНСТРУКЦИЯ – УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ,
МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Часть D
Электрические установки

Правило 42 – Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

1 Пункт 2.2.2.3 заменяется следующим текстом:

«.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая правилами IV/11.1.1 и IV/11.1.2».

Правило 43 – Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах

2 Пункт 2.3.2.3 заменяется следующим текстом:

«.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая правилами IV/11.1.1 и IV/11.1.2».

ГЛАВА III
СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

Часть B
Требования к судам и спасательным средствам

Правило 6 – Средства связи

3 Пункты 1, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.2 и 2.2 заменяются следующим:

«1 [Зарезервировано*]

2 [Зарезервировано*]

*

ГЛАВА IV РАДИОСВЯЗЬ

4 Глава IV заменяется следующим текстом:

«Часть А Общие положения

Правило 1 – Применение

1 Настоящая глава, если специально не предусмотрено иное, применяется ко всем судам, к которым применяются настоящие правила, и к грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

2 Настоящая глава не применяется к судам, к которым в иных случаях применялись бы настоящие правила, когда такие суда плавают в водах Великих озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до предела на востоке, образованного нижним выходом шлюза Сен-Ламбер у Монреаля в провинции Квебек, Канада.

3 Ни одно из положений настоящей главы не должно препятствовать любому терпящему бедствие судну, спасательной шлюпке или плоту или лицу использовать любые имеющиеся в их распоряжении средства для привлечения внимания, сообщения своего местоположения и получения помощи.

Правило 2 – Термины и определения

1 Для целей настоящей главы следующие термины имеют значения, как определено ниже:

- .1 *АИС-САРТ* означает передатчик для поиска и спасания автоматической идентификационной системы, который может работать на выделенных частотах АИС (161,975 МГц (АИС1) и 162,025 МГц (АИС2)).
- .2 *Связь мостик–мостик* означает радиосвязь в целях безопасности между судами с места, откуда обычно осуществляется управление судном.
- .3 *Непрерывное радионаблюдение* означает, что соответствующее радионаблюдение и слуховое наблюдение не должно прерываться, кроме коротких интервалов, когда возможность радиоприема судна ухудшается или блокируется из-за собственного радиообмена или когда устройства находятся на периодическом техническом обслуживании и ремонте или проверках
- .4 *Цифровой избирательный вызов (ЦИВ)* означает способ связи, использующий цифровые коды, который позволяет радиостанции устанавливать связь с и передавать информацию другой станции или группе станций, и удовлетворяющий соответствующим рекомендациям сектора радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ-Р).
- .5 *Аварийный радиобуй для определения местоположения (АРБ)* означает передатчик, работающий в полосе частот 406,0–406,1 МГц и спо-

собный через спутник передавать оповещения о бедствии в спасательно-координационный центр и передавать сигналы для определения местоположения.

- .6 *Радиосвязь общего назначения* означает связь, не являющуюся сообщениями о бедствии, срочности и безопасности.
- .7 *Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)* означает систему, выполняющую функции, изложенные в правиле 4.1.1.
- .8 *Опознаватели ГМССБ* означают информацию, которая может передаваться для точного опознавания судна или относящихся к нему дежурных шлюпок и спасательных шлюпок и спасательных плотов. Эти опознаватели – это позывной сигнал судна, опознаватель морской подвижной службы (MMSI), шестнадцатеричный опознаватель АРБ, опознаватели признанной подвижной спутниковой службы и серийные номера оборудования.
- .9 *Определение местонахождения* означает обнаружение терпящих бедствие судов, воздушных судов, спасательных шлюпок и плотов или людей.
- .10 *Информация по безопасности на море (ИБМ)* означает навигационные и метеорологические предупреждения, метеорологические прогнозы и другие срочные сообщения, относящиеся к безопасности, передаваемые для судов.
- .11 *Радиолокационная станция САРТ* означает передатчик поиска и спасения, работающий на радиолокационных частотах в полосе частот 9,2–9,5 ГГц.
- .12 *Регламент радиосвязи* означает Регламент радиосвязи, который дополняет Устав и Конвенцию Международного союза электросвязи, действующую в любое время.
- .13 *Признанная подвижная спутниковая служба* означает любую службу, работающую через спутниковую систему и признанную Организацией для использования в ГМССБ.
- .14 *Система спутников на частоте 406 МГц* означает систему, работающую через всемирную спутниковую систему, способную выявлять АРБ, осуществляющие передачу в полосе частот 406,0–406,1 МГц.
- .15 *Морской район А1* означает район в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по меньшей мере одной ультракоротковолновой (УКВ) береговой станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством.
- .16 *Морской район А2* означает район, за исключением морского района А1, в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой станции на средней частоте (ПВ) обеспечи-

вающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством.

- .17 *Морской район А3* означает район, за исключением морских районов А1 и А2, в пределах зоны действия признанной подвижной спутниковой службы при поддержке находящейся на борту судовой земной станции, обеспечивающей постоянную возможность оповещения о бедствии.
- .18 *Морской район А4* означает район за исключением морских районов А1, А2 и А3.

2 Все другие термины и сокращения, которые используются в настоящей главе и которые определены в Регламенте радиосвязи и в Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года, с возможными поправками, имеют значения, определенные в этом Регламенте и Конвенции САР.

Правило 3 – Изъятия

1 Договаривающиеся правительства считают крайне желательным не отклоняться от требований настоящей главы; тем не менее, Администрация может предоставить отдельным судам изъятия частичного или условного характера из требований правил 7–11, при условии что:

- .1 такие суда отвечают функциональным требованиям правила 4; и
 - .2 Администрация учла, какое влияние такие изъятия могут оказать на общую эффективность службы в отношении безопасности всех судов.
- 2 Изъятие может быть предоставлено в соответствии с пунктом 1 только:
- .1 если условия, затрагивающие безопасность, делают нецелесообразным или излишним полное применение правил 7–11; или
 - .2 в исключительных случаях на один рейс за пределами морского района или морских районов, для которых оборудовано судно.

3 Каждая Администрация сообщает Организации обо всех изъятиях, предоставленных на основании пунктов 1 и 2, с указанием мотивов предоставления таких изъятий.

Правило 4 – Функциональные требования

1 На каждом судне, находящемся в море, должны обеспечиваться:

- .1 выполнение функций ГМССБ следующим образом:
 - .1 передача оповещений о бедствии в направлении судно-берег по меньшей мере двумя отдельными и независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи;
 - .2 прием ретрансляции оповещений о бедствии в направлении берег-судно;

- .3 передача и прием оповещений о бедствии в направлении судно-судно;
 - .4 передача и прием сообщений для координации поиска и спасения;
 - .5 передача и прием сообщений на месте бедствия;
 - .6 передача и прием сигналов для определения местонахождения;
 - .7 прием ИБМ;
 - .8 передача и прием срочных сообщений и сообщений по безопасности; и
 - .9 передача и прием сообщений «мостик – мостик»; и
- .2 передача и прием радиосообщений общего назначения.

Правило 4-1 – Поставщики спутниковых услуг для ГМССБ

В соответствии с положениями настоящей главы Комитет по безопасности на море разработает критерии, процедуры и меры для оценки, признания и анализа признанной подвижной спутниковой службы, а также надзора за их предоставлением для применения в ГМССБ.

Часть В

Обязательства Договаривающихся правительств

Правило 5 – Обеспечение радиослужб

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется предоставить либо индивидуально, либо в сотрудничестве с другими Договаривающимися правительствами, насколько это окажется практичным и необходимым, соответствующие береговые средства для подвижной спутниковой службы и морской подвижной службы, принимая во внимание рекомендации Организации. Таковыми службами являются:

- .1 признанные подвижные спутниковые службы;
- .2 спутниковая служба на 406 МГц;
- .3 морская подвижная служба в полосе частот 156–174 МГц;
- .4 морская подвижная служба в полосе частот 4000–27 500 кГц; и
- .5 морская подвижная служба в полосе частот 415–535 кГц и 1605–4000 кГц.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить Организацию соответствующей информацией, касающейся береговых средств подвижной спутниковой службы и морской подвижной службы, предназначенных для морских районов, ко-

торые оно определило вблизи своего побережья. Каждое Договаривающееся правительство также обязуется предоставлять Организации своевременные надлежащие уведомления до запланированного сворачивания любых таких служб или любых конкретных береговых средств.

Правило 5-1 – Оповещатели ГМССБ

- 1 Настоящее правило применяется ко всем судам во всех рейсах.
- 2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить принятие соответствующих мер для регистрации оповещателей ГМССБ и для того, чтобы спасательно-координационные центры могли иметь круглосуточный доступ к информации об этих оповещателях. При необходимости, международные организации, которые ведут реестр этих оповещателей, такие как Морская подвижная система доступа и получения (Maritime Mobile Access and Retrieval System) МСЭ (MARS), должны уведомляться Договаривающимся правительством о таких присвоенных оповещателях.

Часть С Требования к судам

Правило 6 – Радиоустановки

- 1 Каждое судно должно иметь радиоустановки, обеспечивающие выполнение во время предполагаемого рейса функциональных требований, предписанных правилом 4, и, если не предоставлено изъятие в соответствии с правилом 3, требований правила 7, а также, в зависимости от морского района или районов, которые оно будет проходить во время предполагаемого рейса, требований либо правила 8, 9, 10, либо 11.
- 2 Каждая радиоустановка должна быть:
 - .1 расположена так, чтобы вредные помехи механического, электрического или иного источника не мешали ее надлежащему использованию, и таким образом, чтобы обеспечивалась электромагнитная совместимость и исключалось взаимное вредное влияние радиоустановки и другого оборудования и систем;
 - .2 расположена так, чтобы обеспечить ее наибольшую степень безопасности и эксплуатационной надежности;
 - .3 защищена от вредного воздействия воды, резких температурных колебаний и других неблагоприятных условий окружающей среды;
 - .4 обеспечена надежным и постоянным электрическим освещением, независимым от главного и аварийного источников электроэнергии, для достаточного освещения органов управления работой радиоустановки; и
 - .5 снабжена четкой табличкой с оповещателями ГМССБ, как применимо, для использования оператором радиоустановки.
- 3 Органы управления УКВ радиотелефонных каналов, требуемых для безопасности мореплавания, должны находиться непосредственно на ходовом мостике в месте, удобном для управления судном, и, где это необходимо, должны быть предусмотрены устройства для обеспечения радиосвязи с крыльев ходового мостика. Для выполнения последнего положения может быть использовано переносное УКВ оборудование.

4 На пассажирских судах на посту управления судном должна быть установлена панель бедствия, на которой:

- .1 должны находиться либо одна единственная кнопка, при нажатии которой подается оповещение о бедствии с использованием всех радиостановок, требуемых на судне для этой цели, либо по одной кнопке для каждой отдельной установки;
- .2 должна быть предусмотрена ясная визуальная индикация того, что кнопка или кнопки были нажаты; и
- .3 должны быть предусмотрены средства для предотвращения случайного нажатия кнопки или кнопок, указанных в пунктах 4.1 и 4.2.

5 На пассажирских судах, если АРБ используется в качестве второго средства подачи оповещения о бедствии и он не приводится в действие дистанционно с панели бедствия, то в рулевой рубке рядом с постом управления судном допускается установка дополнительного АРБ.

6 На пассажирских судах на посту управления судном должна быть установлена панель оповещения о бедствии, на которой:

- .1 должны быть предусмотрены визуальная и звуковая индикация о приеме судном оповещения или оповещений о бедствии;
- .2 должно указываться, через какую радиослужбу были приняты оповещения о бедствии; и
- .3 которая может быть совмещена с панелью оповещения о бедствии, указанной в пункте 4.

Правило 7 – Радиооборудование: общие положения

1 Каждое судно должно иметь:

- .1 УКВ радиостановку, обеспечивающую передачу и прием, в целях оповещения о бедствии, срочных и относящихся к безопасности сообщений:
 - .1 ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70). Должна обеспечиваться возможность осуществлять передачу оповещений о бедствии на канале 70 с места, откуда обычно управляется судно; и
 - .2 радиотелефонных сообщений на частотах 156,3 МГц (канал 6), 156,65 МГц (канал 13) и 156,8 МГц (канал 16);
- .2 радиостановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70 УКВ, которая может быть выполнена в виде отдельного устройства или встроена в радиостановку, которая требуется пунктом 1.1;
- .3 радиолокационную установку САРТ или АИС-САРТ, которая:
 - .1 должна быть расположена так, чтобы ее легко можно было использовать; и

- .2 может быть одной из тех, которые требуются пунктами 2.1 или 3.1;
 - .4 приемник(и), обеспечивающий(ие) прием информации ИБМ и по поиску и спасанию в течение всего рейса, который совершает судно;
 - .5 АРБ, который должен:
 - .1 быть установлен в легкодоступном месте;
 - .2 быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;
 - .3 быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и
 - .4 иметь возможность приводиться в действие вручную; и
 - .6 радиоустановку, обеспечивающую прием и передачу радиосообщений общего характера, работающую на рабочих частотах в диапазоне 156–174 МГц. Это требование может быть выполнено посредством добавления этой возможности к оборудованию, требуемому пунктом 1.1.
- 2 На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500, должны быть предусмотрены по меньшей мере:
- .1 одна радиолокационная станция САРТ или АИС-САРТ; и
 - .2 два ОВЧ аппарата двусторонней радиотелефонной связи.
- 3 На каждом пассажирском судне и каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 и более должны быть предусмотрены по меньшей мере:
- .1 одна радиолокационная станция САРТ или АИС-САРТ по каждому борту судна; и
 - .2 три ОВЧ аппарата двусторонней радиотелефонной связи.
- 4 ОВЧ аппараты двусторонней радиотелефонной связи, требуемые пунктами 2.2 и 3.2, могут быть переносными или могут быть установлены в спасательном средстве. Переносные аппараты могут храниться на мостике.
- 5 Радиолокационные станции САРТ или АИС-САРТ, требуемые пунктами 2.1 или 3.1, должны храниться в таких местах, чтобы их можно было незамедлительно поместить в любую спасательную шлюпку или спасательный плот кроме спасательного плота, как требуется правилом III/31.1.4. В качестве альтернативы, одна радиолокационная станция САРТ или АИС-САРТ должна храниться в каждой спасательной шлюпке или спасательном плоту кроме спасательного плота, который требуется правилом III/31.1.4. На судах, на которых имеются по меньшей мере две радиолокационные станции САРТ или АИС-САРТ и которые снабжены спасательными шлюпками, спускаемыми методом свободного падения, одна радиолокационная станция САРТ или АИС-САРТ должна храниться в спасательной шлюпке, спускаемой методом свободного падения, а другая – располагаться в непосредственной близости к ходовому мостику таким образом, чтобы ее можно было использовать на борту и чтобы она была готова к передаче на любую другую спасательную шлюпку или спасательный плот, кроме спасательного плота, требуемого правилом III/31.1.4.

6 На каждом пассажирском судне в месте, откуда обычно управляется судно, должны быть предусмотрены средства для двусторонней радиосвязи на месте действия для целей поиска и спасания, использующие воздушные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц. Такие средства могут быть переносными.

Правило 8 – Радиооборудование: морской район А1

1 В дополнение к требованиям правила 7, каждое судно, совершающее рейсы в морском районе А1, должно иметь радиоустановку, обеспечивающую передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с места, откуда обычно управляется судно, либо:

- .1 через систему спутников, работающих на частоте 406 МГц; или
 - .2 если судно совершает рейсы в районе, охватываемом береговыми ПВ станциями с ЦИВ, на ПВ с использованием ЦИВ; или
 - .3 на коротких волнах (КВ) с использованием ЦИВ; или
 - .4 через судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы.
- 2 Требование пункта 1.1 может быть выполнено путем установки:
- .1 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, близко к месту, откуда обычно управляется судно, но в месте, где он может свободно всплыть с судна в случае чрезвычайной ситуации; или
 - .2 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, в любом месте на судне, при условии что у такого АРБ имеются средства дистанционного включения, установленные близко от места, откуда обычно управляется судно; или
 - .3 второго АРБ близко от места, откуда обычно управляется судно.

Правило 9 – Радиооборудование: морской район А2

1 В дополнение к требованиям правила 7, каждое судно, совершающее рейсы в пределах морского района А2, должно иметь:

- .1 ПВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности на частотах:
 - .1 2 187,5 кГц с использованием ЦИВ; и
 - .2 2 182 кГц с использованием радиотелефонии;
- .2 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется пунктом 1.1; и
- .3 дополнительные средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ; либо:

- .1 через систему спутников, работающих на частоте 406 МГц; или
 - .2 на КВ с использованием ЦИВ; или
 - .3 через судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы.
- 2 Должна иметься возможность обеспечивать передачу оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в пунктах 1.1 и 1.3, с места, откуда обычно управляется судно.
- 3 Требование пункта 1.3.1 может быть выполнено путем установки:
- .1 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, близко к месту, откуда обычно управляется судно, но в месте, где он может свободно всплыть с судна в случае чрезвычайной ситуации; или
 - .2 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, в любом месте на судне, при условии что у такого АРБ имеются средства дистанционного включения, установленные близко от места, откуда обычно управляется судно; или
 - .3 второго АРБ близко от места, откуда обычно управляется судно.
- 4 Кроме того, на судах должны обеспечиваться передача и прием радиосообщений общего назначения либо с помощью:
- .1 радиоустановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1605–4000 кГц или 4000–27 500 кГц. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого пунктом 1.1; либо
 - .2 судовой земной станции признанной подвижной спутниковой службы.

Правило 10 – Радиооборудование: морской район А3

1 В дополнение к требованиям правила 7, каждое судно, совершающее рейсы в пределах морского района А3, должно иметь:

- .1 судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы, обеспечивающую:
 - .1 передачу и прием сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности;
 - .2 передачу и прием вызовов с приоритетом бедствия; и
 - .3 наблюдение за ретрансляцией оповещений о бедствии в направлении берег-судно, в том числе за оповещениями, которые адресованы в специально определенные географические районы;
- .2 ПВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности, на частотах:
 - .1 2 187,5 кГц с использованием ЦИВ; и

- .2 2 182 кГц с использованием радиотелефонии;
 - .3 радиустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в ту радиустановку, которая требуется пунктом 1.2; и
 - .4 дополнительные средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, либо:
 - .1 через систему спутников, работающих на частоте 406 МГц; или
 - .2 на КВ с использованием ЦИВ; или
 - .3 через признанную подвижную спутниковую службу на дополнительной судовой земной станции.
- 2 Должна обеспечиваться возможность передачи оповещений о бедствии с помощью радиустановок, указанных в пунктах 1.1, 1.2, и 1.4, с места, откуда обычно управляется судно.
- 3 Требование пункта 1.4.1 может быть выполнено путем установки:
- .1 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, близко к месту, откуда обычно управляется судно, но в месте, где он может свободно всплыть с судна в случае чрезвычайной ситуации; или
 - .2 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, в любом месте на судне, при условии что у такого АРБ имеются средства дистанционного включения, установленные близко от места, откуда обычно управляется судно; или
 - .3 второго АРБ близко от места, откуда обычно управляется судно.
- 4 Кроме того, судно должно быть в состоянии обеспечивать передачу и прием радиосообщений общего характера при помощи либо:
- .1 судовой земной станции признанной подвижной спутниковой службы; либо
 - .2 радиустановки, работающей на рабочих частотах в полосах 1 605–4 000 кГц или 4 000–27 500 кГц.
- 5 Требования в пунктах 4.1 и 4.2 могут быть выполнены путем добавления этой возможности к оборудованию, требуемому пунктом 1.1 или 1.2, соответственно.

Правило 11 – Радиооборудование: морской район А4

- 1 В дополнение к требованиям правила 7, каждое судно, совершающее рейсы, в морском районе А4, должно иметь:
- .1 ПВ/КВ радиустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности во всех диапазонах сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности 1 605–4 000 кГц и 4 000–27 500 кГц;

- .1 с использованием ЦИВ; и
 - .2 с использованием радиотелефонии;
 - .2 оборудование, обеспечивающее постоянное наблюдение ЦИВ на 2 187,5 кГц, 8 414,5 кГц и по меньшей мере на одной из частот ЦИВ 4 207,5 кГц, 6 312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 кГц; постоянно должна иметься возможность выбора одной из этих частот ЦИВ для целей сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях безопасности. Это оборудование может быть отдельным от оборудования, требуемого пунктом 1.1, или совмещенным с ним; и
 - .3 дополнительные средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, иной чем спутниковая КВ, работающая на частоте 406 МГц.
- 2 Кроме того, на судне должна обеспечиваться возможность передачи и приема радиосообщений общего назначения с помощью радиоустановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1 605—4 000 кГц и 4 000—27 500 кГц. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого пунктом 1.1.
- 3 Должна обеспечиваться возможность передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в пунктах 1.1 и 1.3, с места, откуда обычно управляется судно.
- 4 Требование пункта 1.3 может быть выполнено путем установки:
- .1 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, близко к месту, откуда обычно управляется судно, но в месте, где он может свободно всплыть с судна в случае чрезвычайной ситуации; или
 - .2 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, в любом месте на судне, при условии что у такого АРБ имеются средства дистанционного включения, установленные близко от места, откуда обычно управляется судно; или
 - .3 второго АРБ близко от места, откуда обычно управляется судно.

Правило 12 – Вахты

- 1 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись непрерывное радионаблюдение для целей сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений по безопасности:
- .1 на канале 70 УКВ ЦИВ;
 - .2 на частоте ЦИВ 2 187,5 кГц, если судно оборудовано ПВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила 9.1.1 или 10.1.2;
 - .3 на частотах ЦИВ 2 187,5 кГц и 8 414,5 кГц, а также, в зависимости от времени суток и географического положения судна, на одной из частот ЦИВ 4 207,5 кГц, 6 312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 кГц, если судно оборудовано ПВ/КВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила 11.1.2. Это наблюдение может вестись с помощью сканирующего приемника; и

- .4 за оповещениями о бедствии в направлении берег-судно через ИСЗ, если судно оборудовано судовой земной станцией признанной подвижной спутниковой службы в соответствии с правилом 10.1.1.

2 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись радионаблюдение за передачами ИБМ и относящейся к поиску и спасанию информации на соответствующей частоте или частотах, на которых такая информация передается для района, в котором находится судно.

3 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение, которое должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно:

- .1 на канале 16 ОВЧ; и
- .2 на других соответствующих частотах срочных и относящихся к безопасности сообщений для района, в котором судно совершает рейс.

Правило 13 – Источники энергии

1 Когда судно находится в море, должна быть постоянно обеспечена подача электрической энергии, достаточной для работы радиоустановок, а также для зарядки любых батарей, используемых как часть резервного источника или источников энергии для радиоустановок.

2 На каждом судне должны быть предусмотрены резервный источник или источники энергии для питания радиоустановок, обеспечивающих связь при бедствии, для передачи срочных сообщений и в целях безопасности при выходе из строя главного и аварийного судовых источников электроэнергии. Резервный источник или источники энергии должны обеспечивать одновременную работу УКВ радиоустановки, требуемой правилом 7.1.1 и, в зависимости от морского района или морских районов, для которых оборудовано судно, либо ПВ радиоустановки, требуемой правилом 9.1.1 или 10.1.2, либо ПВ/КВ радиоустановки, требуемой правилами 11.1.1, либо судовой земной станции, требуемой правилом 10.1.1, а также любой из дополнительных нагрузок, упомянутых в пунктах 4, 5 и 8, в течение, по крайней мере:

- .1 одного часа на судах, имеющих аварийный источник электроэнергии, если такой источник энергии полностью отвечает всем соответствующим положениям правила II-1/42 или 43, включая обеспечение такой электроэнергией радиоустановок; и
- .2 шести часов на судах, не имеющих аварийного источника электроэнергии, полностью отвечающего всем соответствующим положениям правила II-1/42 или 43, включая обеспечение такой электроэнергией радиоустановок.

Нет необходимости, чтобы резервный источник или источники энергии питали независимые КВ и ПВ радиоустановки одновременно.

3 Резервный источник или источники энергии должны быть независимы от судовых силовых установок и от судовой электрической системы.

4 Там, где к резервному источнику или источникам энергии в дополнение к УКВ радиоустановке могут быть подключены две или более другие радиоустановки, упомянутые в пункте 2, должно обеспечиваться одновременное питание в течение периода, указанного в пункте 2.1 или 2.2, УКВ радиоустановки и:

- .1 всех других радиоустановок, которые могут быть одновременно подключены к резервному источнику или источникам энергии; или
- .2 той из других радиоустановок, которая будет потреблять наибольшую мощность, если только одна из других радиоустановок может быть подключена к резервному источнику или источникам энергии одновременно с УКВ радиоустановкой.

5 Резервный источник или источники энергии могут быть использованы для питания электрического освещения, требуемого правилом 6.2.4.

6 Там, где резервный источник энергии состоит из перезаряжаемой аккумуляторной батареи или батарей:

- .1 для таких батарей должны быть предусмотрены средства автоматической зарядки, которые будут способны перезаряжать их в течение 10 часов до требуемой минимальной емкости; и
- .2 емкость батареи или батарей должна проверяться с использованием соответствующего метода через интервалы, не превышающие 12 месяцев, и в то время, когда судно не находится в море.

7 Размещение и установка аккумуляторных батарей, являющихся резервным источником энергии, должны быть такими, чтобы обеспечивались:

- .1 высокий уровень обслуживания;
- .2 достаточный срок службы;
- .3 достаточная безопасность;
- .4 температура батареи при зарядке или на холостом ходу в пределах, установленных спецификацией завода-изготовителя; и
- .5 по крайней мере, минимально требуемая продолжительность работы батареи, заряженной до полной емкости, независимо от погодных условий.

8 Если для обеспечения надлежащей работы радиоустановки, требуемой настоящей главой, необходимо осуществлять непрерывный ввод информации от судового навигационного или другого оборудования, включая навигационный приемник, упомянутый в правиле 18, то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие постоянную подачу такой информации в случае аварии главного или аварийного судового источника электроэнергии.

Правило 14 – Эксплуатационные требования

Все оборудование, к которому применяется настоящая глава, должно быть одобренного Администрацией типа. Такое оборудование должно отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией.

Правило 15 – Требования к техническому обслуживанию и ремонту

- 1 Оборудование должно быть сконструировано так, чтобы основные блоки можно было быстро заменить без проведения новой сложной калибровки или настройки.
- 2 Оборудование, там где это применимо, должно быть сконструировано и установлено так, чтобы обеспечивался свободный доступ для проверки и технического обслуживания и ремонта на борту.
- 3 Должна быть предусмотрена соответствующая информация для обеспечения надлежащей эксплуатации и технического обслуживания и ремонта оборудования с учетом рекомендаций Организации.
- 4 Должны быть предусмотрены соответствующие инструменты и запасные части, необходимые для обеспечения технического обслуживания и ремонта оборудования.
- 5 Администрация обеспечивает, чтобы радиооборудование, требуемое настоящей главой, поддерживалось в техническом состоянии, обеспечивающем выполнение функциональных требований, установленных в правиле 4, и отвечало рекомендованным эксплуатационным требованиям к такому оборудованию.
- 6 На судах, совершающих рейсы в морских районах A1 или A2, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание и ремонт или обеспечение квалифицированного технического обслуживания и ремонта в море, или сочетание этих способов, по усмотрению Администрации.
- 7 На судах, совершающих рейсы в морских районах A3 или A4, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью сочетания по крайней мере двух таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание и ремонт или обеспечение квалифицированного технического обслуживания и ремонта в море, по усмотрению Администрации.
- 8 Хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию оборудования в нормальном рабочем состоянии, обеспечивающем его соответствие всем функциональным требованиям, установленным в правиле 4, неисправность оборудования, обеспечивающего радиосвязь общего назначения, требуемую правилом 4.1.2, не должна рассматриваться как основание считать судно немореходным или задерживать его выход из портов, в которых возможности для ремонта труднодоступны, при условии что на судне обеспечено выполнение всех функций при бедствии, в ситуациях срочности и в целях обеспечения безопасности.
- 9 АРБ должны:
 - .1 ежегодно, на судне или на одобренной станции проверки, проверяться по всем аспектам эксплуатационной эффективности с особым упором на проверку излучения на эксплуатационных частотах, кодирование и регистрацию через указанные ниже промежутки времени:
 - .1 на пассажирских судах – в пределах трех месяцев до истечения срока действия Свидетельства о безопасности пассажирского судна; и
 - .2 на грузовых судах – в пределах трех месяцев до истечения срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию или в пределах трех месяцев до или

после ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию; и

- .2 подвергаться техническому обслуживанию и ремонту с интервалами, не превышающими пяти лет, которые проводятся на одобренном береговом предприятии технического обслуживания.

Правило 16 – Радиоспециалисты

1 Каждое судно должно иметь квалифицированных специалистов для обеспечения связи при бедствии, срочных сообщений и в целях обеспечения безопасности, отвечающих требованиям Администрации²¹. Эти специалисты должны иметь надлежащие дипломы, указанные в Регламенте радиосвязи; один член персонала может быть назначен ответственным за связь во время бедствия.

2 На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо, квалифицированное в соответствии с пунктом 1, должно назначаться для выполнения исключительно обязанностей по связи во время бедствия.

Правило 17 – Документирование

Записи обо всех событиях, связанных с радиосвязью, которые имеют важное значение для охраны человеческой жизни на море, должны вестись на судне в соответствии с требованиями Администрации и как этого требует Регламент радиосвязи.

Правило 18 – Обновление данных о месте судна

1 Все оборудование двусторонней связи, имеющееся на судне, к которому применяется настоящая глава, способное автоматически включать данные о месте судна в оповещение о бедствии, должно автоматически обеспечиваться такой информацией от встроенного или отдельного навигационного приемника²².

2 В случае неисправности встроенного или отдельного навигационного приемника местоположение судна и время, когда было определено это местоположение, должны актуализироваться вручную через интервалы, не превышающие четырех часов, пока судно находится в пути, с тем чтобы эти данные всегда были готовы для передачи с помощью этого оборудования.

ГЛАВА V БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 19-1 – Опознавание судов и слежение за ними на дальнем расстоянии

6 Пункты 4.1 и 4.2 заменяются следующим текстом:

«4.1 Суда должны быть оборудованы системой автоматической передачи информации, указанной в пункте 5, следующим образом:

- .1 суда, находящиеся на этапе постройки 31 декабря 2008 года ил после этой даты;
- .2 суда, построенные ранее 31 декабря 2008 года и имеющие свидетельства для эксплуатации:

.1 в морских районах А1 и А2, как определено в правилах IV/2.1.15 и IV/2.1.16; или

.2 в морских районах А1, А2 и А3, как определено в правилах IV/2.1.15, IV/2.1.16 и IV/2.1.17,

не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 31 декабря 2008 года;

.3 суда, построенные ранее 31 декабря 2008 года и имеющие свидетельства для эксплуатации в морских районах А1, А2, А3 и А4, как определено в правилах IV/2.1.15, IV/2.1.16, IV/2.1.17 и IV/2.1.18, не позднее первого освидетельствования² радиоустановки после 1 июля 2009 года. Однако эти суда должны отвечать положениям подпункта .2 выше, когда они эксплуатируются в морских районах А1, А2 и А3.

4.2 Независимо от даты постройки, суда, оборудованные автоматической идентификационной системой (АИС), как она определена в правиле 19.2.4, и эксплуатируемые исключительно в морском районе А1, как он определен в правиле IV/2.1.15, могут не отвечать положениям настоящего правила.

ДОПОЛНЕНИЕ

СВИДЕТЕЛЬСТВА

6 Существующие формы Свидетельства о безопасности пассажирского судна, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию, Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельства о безопасности ядерного грузового, включая относящиеся к ним перечни оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма Р), для грузового судна (Форма Е), радиооборудования безопасности для грузового судна (Форма R) и для грузового судна (Форма С), содержащиеся в Дополнении к Приложению, заменяются следующим текстом:

«ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма Р)

(Герб государства)

(Государство)

на любой/короткий¹ международный рейс

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне²

Название судна _____
Регистровый номер или позывной сигнал _____
Порт регистрации _____
Валовая вместимость _____
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)³ _____
Номер ИМО _____
Дата постройки: _____
Дата заключения контракта на постройку _____
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки _____
Дата поставки _____
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера (где применимо) _____

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/7 Конвенции.
- 2 Что освидетельствованием установлено, что:
 - 2.1 судно отвечает требованиями Конвенции в отношении:
 - .1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением;
 - .2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;
 - .3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки судна:

Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18) ⁴	Надводный борт	Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо груз
P1
P2
P3

- 2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции СОЛАС и использует в качестве топлива/Н.П¹;
- 2.3 судно отвечает требованиями Конвенции в отношении конструктивной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;
- 2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.5 судно имеет линеметательное устройство в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;
- 2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;
- 2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств посадки лоцманов и морских навигационных пособий;
- 2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
- 2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;
- 2.11 к судну применялись /не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Конвенции;
- 2.12 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам¹ прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.
- 3 Что выдано/не выдано¹ Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до.....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство
..... (дд/мм/гггг)

Выдано в
(место выдачи свидетельства)

.....
(дата выдачи)

.....
(подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

¹ Ненужное зачеркнуть.

² По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

³ Для судна, имеющего свидетельство на эксплуатацию в морском районе АЗ, в скобках указать признанную подвижную спутниковую службу.

⁴ Для судов, построенных ранее 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «С.1, С.2 и С.3».

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА (ФОРМА Р)

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

1 Сведения о судне

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Число пассажиров, на которое выдано свидетельство
Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы радиостановок.....

2 Описание спасательных средств

1 Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства		Левый борт	Правый борт
2 Общее число спасательных шлюпок	
2.1 Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	
2.2 Число частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.5 Кодекса КСС)	
2.3 Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/437 ¹)	
2.4 Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	
2.5 Другие спасательные шлюпки			
2.5.1 Число	
2.5.2 Тип	
3 Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок)	
3.1 Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	
4 Число дежурных шлюпок	
4.1 Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок	
4.2 Число шлюпок, которые являются скоростными дежурными шлюпками	
5 Спасательные плоты			
5.1 Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа			
5.1.1 Число спасательных плотов	
5.1.2 Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	
5.2 Спасательные плоты, для которых не требуются спусковые устройства одобренного типа			
5.2.1 Число спасательных плотов	
5.2.2 Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	

2 **Описание спасательных средств** (продолжение)

6	Число морских эвакуационных систем (МЭС)	.....
6.1	Число обслуживаемых ими спасательных плотов	.....
6.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
7	Плавучие аппараты	
7.1	Число аппаратов	
7.2	Число человек, которое способны поддерживать плавучие аппараты	.....
8	Число спасательных кругов	.....
9	Число спасательных жилетов (общее)	.....
9.1	Число спасательных жилетов для взрослых	.....
9.2	Число спасательных жилетов для детей	.....
9.3	Число спасательных жилетов для младенцев	.....
10	Гидротермокостюмы	.....
10.1	Общее число	.....
10.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
11	Число защитных костюмов	.....
12	Число теплозащитных средств ²	.....

3 **Описание радиооборудования**

Наименование		Фактическое наличие
1	Основные системы	
1.1	УКВ радиоустановка	
1.1.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.1.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.1.3	Радиотелефония	.....
1.2	ПВ радиоустановка	
1.2.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.2.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.2.3	Радиотелефония	.....
1.3	ПВ/КВ радиоустановка	
1.3.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.3.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.3.3	Радиотелефония	.....
1.4	Судовая земная станция признанной подвижной спутниковой службы	.....
2	Дополнительные средства для передачи сообщения о бедствии в направлении судно – берег	.....
3	Устройства для приема ИБМ и относящейся к поиску и спасанию информации	.....

3 **Описание радиооборудования (продолжение)**

4	АРБ	.....
5	ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи	.....
5.1	Переносная аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи	.....
5.2	Аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи, установленная на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6	Поисково-спасательные приборы для определения местоположения	.....
6.1	Радиолокационные передатчики для поиска и спасения (радиолокационные САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6.2	Передатчики для поиска и спасения (радиолокационные САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6.3	Передатчики АИС для поиска и спасения (АИС-САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6.4	Передатчики АИС для поиска и спасения (АИС-САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....

4 **Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правила IV/15.6 и 15.7)**

- 4.1 Дублирование оборудования.....
- 4.2 Береговое техническое обслуживание.....
- 4.3 Обеспечение технического обслуживания в море.....

5 **Описание навигационных систем и оборудования**

Наименование		Фактическое наличие
1.1	Главный магнитный компас ³	.....
1.2	Запасной магнитный компас ³	.....
1.3	Гирокомпас ³	.....
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса ³	.....
1.5	Репитер гирокомпаса для указания пеленгования ³	.....
1.6	Система управления курсом или траекторией движения ³	.....
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса ³	.....
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	.....
1.9	Устройство передачи курса (УПК) ³	.....
2.1	Морские навигационные карты/электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) ⁴	.....
2.2	Устройства резервирования для ЭКНИС	.....
2.3	Морские навигационные пособия	.....

5 Описание навигационных систем и оборудования (продолжение)

2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....
3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/много-системный судовой радионавигационный приемник ^{3 4}	.....
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц ³	.....
3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц ⁴) ³	.....
3.4	Средство автоматической радиолокационной про-кладки (САРП) ³	.....
3.5	Средство автосопровождения ³	.....
3.6	Второе средство автосопровождения ³	.....
3.7	Средство электронной прокладки ³	.....
4.1	Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
4.2	Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	.....
5	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)	.....
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) ³	.....
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) ³	.....
7	Эхолот ³	.....
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и ре-жима работы ^{3 4}	.....
8.2	Указатель скорости поворота ³	.....
9	Система приема звуковых сигналов ³	.....
10	Телефон для связи с аварийным постом управле-ния рулем ³	.....
11	Лампа дневной сигнализации ³	.....
12	Радиолокационный отражатель ³	.....
13	Международный свод сигналов	.....
14	Том III Руководства МАМПС	.....
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдано в
(место выдачи Перечня)

.....
(дата выдачи) (подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)

(печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

¹ См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года.
² За исключением тех, которые требуются пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 и 5.1.2.2.13 Кодекса КСС.
³ Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае исполь-зования других средств они должны быть указаны.
⁴ Ненужное зачеркнуть.

**ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО
ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ**

**СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И
СНАБЖЕНИЮ**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности
для грузового судна (Форма Е)

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА
с поправками

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне¹

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Порт регистрации.....
Валовая вместимость.....
Дедвейт судна (метрические тонны)².....
Длина судна (правило III/3.12).....
Номер ИМО

Тип судна³

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или,
где это применимо, – дата, на которую началось переоборудование или изменение или модифи-
кация существенного характера.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/8 Конвенции.
- 2 Что освидетельствованием установлено, что:
 - 2.1 судно отвечает требованиями Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;
 - 2.2 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;
 - 2.3 судно имеет линеметательное устройство в соответствии с требованиями Конвенции;

- 2.4 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;
- 2.5 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
- 2.6 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;
- 2.7 к судну применялись/не применялись³ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-2/17 / III/38³ Конвенции;
- 2.8 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по пожарной безопасности/спасательным средствам и устройствам прилагается³/не прилагается³ к настоящему Свидетельству.
- 3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом III/26.1.1.1⁴ в пределах района перевозок
- 4 Что выдано/не выдано³ Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство:(дд/мм/гггг)

Выдано в
(место выдачи свидетельства)

.....
(дата выдачи) (подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

¹ По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

² Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

³ Ненужное зачеркнуть.

⁴ См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года в случае наличия на судне самовосстанавливающейся(ихся) частично закрытой(ых) спасательной(ых) шлюпки(ок).

**ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО СУДНА
(ФОРМА Е)**

**ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

1 Сведения о судне

Название судна
Регистровый номер или позывной сигнал.....

2 Описание спасательных средств

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства:		
		Левый борт	Правый борт
2	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью плотбалки	.....	.....
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....	.....
2.2	Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43 ¹)	.....	.....
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	.....	.....
2.4	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухообеспечения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	.....	.....
2.5	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	.....	.....
2.6	Другие спасательные шлюпки		
2.6.1	Число	.....	.....
2.6.2	Тип	.....	.....
3	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	.....
3.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....
3.2	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)	.....
3.3	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухообеспечения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	.....
3.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	.....

2 **Описание спасательных средств (продолжение)**

4	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок в пунктах 2 и 3 выше)	.....
4.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	.....
5	Число дежурных шлюпок	.....
5.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок в пунктах 2 и 3 выше	.....
6	Спасательные плоты	
6.1	Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.1.1	Число спасательных плотов	.....
6.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
6.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковых устройства одобренного типа	
6.2.1	Число спасательных плотов	.....
6.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
6.3	Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4	.....
7	Число спасательных кругов	.....
8	Число спасательных жилетов	.....
9	Гидротермокостюмы	
9.1	Общее число	.....
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
10	Число защитных костюмов	.....

3 **Описание навигационных систем и оборудования**

Наименование		Фактическое наличие
1.1	Главный магнитный компас ²	.....
1.2	Запасной магнитный компас ²	.....
1.3	Гирокомпас ²	.....
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса ²	.....
1.5	Репитер гирокомпаса для пеленгования ²	.....
1.6	Система управления курсом или траекторией движения ²	.....
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса ²	.....
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	.....

3

Описание навигационных систем и оборудования (продолжение)

1.9	Устройство передачи курса (УПК) ²	.....
2.1	Морские навигационные карты/электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) ³	.....
2.2	Устройства резервирования ЭКНИС	.....
2.3	Морские навигационные пособия	.....
2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....
3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/многосистемный судовой радионавигационный приемник ^{2 3}	.....
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц ²	.....
3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц) ²	.....
3.4	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) ²	.....
3.5	Средство автосопровождения ²	.....
3.6	Второе средство автосопровождения ²	.....
3.7	Средство электронной прокладки ²	.....
4.1	Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
4.2	Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	.....
5.1	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) ³	.....
5.2	Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД) ³	.....
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) ²	.....
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) ²	.....
7	Эхолот ²	.....
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы ^{2,3}	.....
8.2	Указатель скорости поворота ²	.....
9	Система приема звуковых сигналов ²	.....
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем ²	.....
11	Лампа дневной сигнализации ²	.....
12	Радиолокационный отражатель ²	.....
13	Международный свод сигналов	.....
14	Том III Руководства МАМПС	.....
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в
(место выдачи Перечня)

.....
(дата выдачи)

.....
(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)

(печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

-
- 1 См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года.
 - 2 Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства выполнения этого требования. В случае использования других средств они должны быть указаны.
 - 3 Ненужное зачеркнуть.

**ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО
РАДИООБОРУДОВАНИЮ**

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем радиооборудования
безопасности для грузового судна (Форма R)

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА с
поправками

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне¹

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Порт регистрации
Валовая вместимость
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)²
Номер ИМО
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или,
где это применимо, — дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или моди-
фикация существенного характера.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/9 Конвенции.
- 2 Что освидетельствованием установлено, что:
 - 2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;
 - 2.2 наличие и функционирование радиоустановок, используемых в спасательных сред-
ствах, отвечает требованиям Конвенции.
- 3 Что выдано/не выдано³ Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство:
..... (дд/мм/гггг)

Выдано в
(место выдачи свидетельства)

.....
(дата выдачи) (подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

¹ По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

² Для судна, имеющего свидетельство на эксплуатацию в морском районе А3, в скобках указать признанную подвижную спутниковую службу.

³ Ненужное зачеркнуть.

ПЕРЕЧЕНЬ РАДИООБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО СУДНА (ФОРМА R)

ПЕРЕЧЕНЬ РАДИООБОРУДОВАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

1 Сведения о судне

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Минимальное число лиц требуемой квалификации
для обеспечения работы радиоустановок

2 Описание радиооборудования

Наименование		Фактическое наличие
1	Основные системы	
1.1	УКВ радиоустановка	
1.1.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.1.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.1.3	Радиотелефония	.....
1.2	ПВ радиоустановка	
1.2.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.2.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.2.3	Радиотелефония	.....
1.3	ПВ/КВ радиоустановка	
1.3.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.3.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.3.3	Радиотелефония	.....
1.4	Судовая земная станция признанной подвижной спутнико- вой службы	.....
2	Дополнительные средства для передачи оповещений о бедствии в направлении судно – берег	.....
3	Устройства для приема информации ИБМ и относящейся к поиску и спасанию информации	.....
4	АРБ	.....
5	ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи	
5.1	Переносная аппаратура ОВЧ двусторонней радиотеле- фонной связи	.....
5.2	Аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи, установленная на спасательных шлюпках и спасательных плотах	.....
6	поисково-спасательные приборы для определения место- положения	
6.1	Радиолокационные передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотах	.....

Наименование		Фактическое наличие
6.2	Передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6.3	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6.4	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....

3 **Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования**
(правила IV/15.6 and 15.7)

3.1 Дублирование оборудования

3.2 Береговое техническое обслуживание

3.3 Обеспечение технического обслуживания в море

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в
(место выдачи Перечня)

.....
(дата выдачи) (подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)

(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма Р)

(Герб государства)

(Государство)

на любой/короткий¹ международный рейс

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне²

Название судна
Регистровый номер или позывной сигнал
Порт регистрации
Валовая вместимость
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)³
Номер ИМО

Дата постройки:

Дата контракта на постройку
Дата закладки киля или на дату, на которую судно
находилось в подобной стадии постройки
Дата поставки
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или
модификация существенного характера (если применимо)

Должны быть указаны все применимые даты.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.
- 2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует информации о безопасности, одобренной для судна, и что:
 - 2.1 судно отвечает требованиями Конвенции в отношении:
 - .1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением, включая ядерную двигательную установку и конструктивную защиту от столкновения;
 - .2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;
 - .3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки:

Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18) ⁴	Надводный борт	Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо груз
P1
P2
P3

- 2.2 судно отвечает требованиями Конвенции в отношении конструктивной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;
- 2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и оборудования радиационной защиты;
- 2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.5 судно имеет линеметательное устройство в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;
- 2.7 наличие и действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;
- 2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;
- 2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
- 2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;
- 2.11 к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2 /17 / III/38¹ Конвенции;
- 2.12 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам и устройствам¹ прилагается/ не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.

Настоящее свидетельство действительно до.....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство:
..... (дд/мм/гггг)

Выдано в
(место выдачи свидетельства)

.....
(дата выдачи) (подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

¹ Ненужное зачеркнуть.

² По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

³ Для судна, имеющего свидетельство на эксплуатацию в морском районе АЗ, в скобках указать признанную подвижную спутниковую службу.

⁴ Для судов, построенных ранее 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «С.1, С.2 и С.3».

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ГРУЗОВОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ГРУЗОВОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для грузового судна (Форма С)

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне¹

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Порт регистрации.....
Валовая вместимость.....
Дедвейт судна (метрические тонны)².....
Длина судна (правило III/3.12).....
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)³.....
Номер ИМО33F.....

Тип судна⁴

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку.....
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в
подобной стадии постройки.....
Дата поставки.....
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или
модификация существенного характера (где применимо).....

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.
- 2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует информации о безопасности, одобренной для судна, и что:

- 2.1 состояние конструкции, механических установок и оборудования и снабжения, как определено в правиле I/10 (смотря по тому, что применяется для соответствия правилу VIII/9), включая ядерную двигательную установку и конструктивную защиту от столкновения, является удовлетворительным и судно отвечает соответствующим требованиям главы II-1 и главы II-2 Конвенции (помимо тех, которые относятся к системам и устройствам пожарной безопасности и схемам противопожарной защиты);
- 2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;
- 2.3 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.4 судно имеет линеметательное устройство в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.5 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;
- 2.6 наличие и действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;
- 2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств посадки лоцманов и морских навигационных пособий;
- 2.8 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
- 2.9 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям правил, в той мере, в какой эти правила к нему применяются;
- 2.10 к судну применялись /не применялись⁴ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁴ Конвенции;
- 2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам и устройствам⁴ прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.

Настоящее свидетельство действительно до.....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)

Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи) (подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

¹ По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

² Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

³ Для судна, имеющего свидетельство на эксплуатацию в морском районе АЗ, в скобках указать признанную подвижную спутниковую службу.

⁴ Ненужное зачеркнуть.

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО СУДНА (ФОРМА С)

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

1 Сведения о судне

Название судна
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы радиостановок

2 Описание спасательных средств

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства:		
		Левый борт	Правый борт
2	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью плотбалки	.....	.....
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....	.....
2.2	Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43 ¹)	.....	.....
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	.....	.....
2.4	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухообеспечения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	.....	.....
2.5	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	.....	.....
2.6	Другие спасательные шлюпки		
2.6.1	Число	.....	.....
2.6.2	Тип	.....	.....
3	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	.....	.....
3.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....	.....
3.2	Число полностью закрытых (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)	.....	.....
3.3	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухообеспечения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	.....	.....
3.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	.....	.....
4	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок в пунктах 2 и 3 выше)	.....	.....
4.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	.....	.....

2 **Описание спасательных средств (продолжение)**

5	Число дежурных шлюпок	.....
5.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок в пунктах 2 и 3 выше	.....
6	Спасательные плоты	
6.1	Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.1.1	Число спасательных плотов	.....
6.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
6.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.2.1	Число спасательных плотов	.....
6.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
6.3	Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4	.....
7	Число спасательных кругов	.....
8	Число спасательных жилетов	.....
9	Гидротермокостюмы	
9.1	Общее число	.....
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
10	Число защитных костюмов	.....

3 **Описание радиооборудования**

Наименование		Фактическое наличие
1	Основные системы	
1.1	УКВ радиоустановка	
1.1.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.1.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.1.3	Радиотелефония	.....
1.2	ПВ радиоустановка	
1.2.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.2.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.2.3	Радиотелефония	.....
1.3	ПВ/КВ радиоустановка	
1.3.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.3.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.3.3	Радиотелефония	.....
1.4	Судовая земная станция признанной подвижной спутниковой службы	.....
2	Дополнительные средства для передачи оповещений о бедствии в направлении судно – берег	.....

3 **Описание радиооборудования (продолжение)**

3	Устройства для приема информации ИБМ и относящейся к поиску и спасанию информации
4	АРБ	.....
5	ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи	.....
5.1	Переносная аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи	.....
5.2	Аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи, установленная на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6	Поисково-спасательные приборы для определения местоположения	.....
6.1	Радиолокационные передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6.2	Передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6.3	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....
6.4	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотках	.....

4 **Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правила IV/15.6 и 15.7)**

- 4.1 Дублирование оборудования.....
- 4.2 Береговое техническое обслуживание.....
- 4.3 Обеспечение технического обслуживания в море.....

5 **Описание навигационных систем и оборудования**

Наименование		Фактическое наличие
1.1	Главный магнитный компас ²	.....
1.2	Запасной магнитный компас ²	.....
1.3	Гирокомпас ²	.....
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса ²	.....
1.5	Репитер гирокомпаса для пеленгования ²	.....
1.6	Система управления курсом или траекторией движения ²	.....
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса ²	.....
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	.....
1.9	Устройство передачи курса (УПК) ²	.....
2.1	Морские навигационные карты/электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) ³	.....
2.2	Устройства резервирования ЭКНИС	.....
2.3	Морские навигационные пособия	.....
2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....

5 **Описание навигационных систем и оборудования** (продолжение)

3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/многосистемный судовой радионавигационный приемник ^{2 3}	.....
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц ²	.....
3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц ³) ²	.....
3.4	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) ²	.....
3.5	Средство автосопровождения ²	.....
3.6	Второе средство автосопровождения ²	.....
3.7	Средство электронной прокладки ²	.....
4.1	Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
4.2	Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	.....
5.1	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) ³	.....
5.2	Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД) ³	.....
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) ²	.....
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) ²	.....
7	Эхолот ²	.....
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы ^{2 3}	.....
8.2	Указатель скорости поворота ²	.....
9	Система приема звуковых сигналов ²	.....
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем ²	.....
11	Лампа дневной сигнализации ²	.....
12	Радиолокационный отражатель ²	.....
13	Международный свод сигналов	.....
14	Том III Руководства МАМПС	.....
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в
(место выдачи Перечня)

.....
(дата выдачи)

.....
(подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)

(печать или штамп организации, выдавшей Перечень)»

-
- ¹ Для судов, построенных ранее 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «С.1, С.2 и С.3».
 - ² Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства выполнения этого требования. В случае использования других средств они должны быть указаны.
 - ³ Ненужное зачеркнуть.