

СПОСОБЫ ЛИЧНОГО ВЫЖИВАНИЯ

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

Руководящие документы

СОЛАС-74

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

ГЛАВА III – СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

Версия главы III до MSC.47(66)

ЧАСТЬ А – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 Применение

2 Изъятия

3 Определения

4 Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств

5 Производственные испытания

ЧАСТЬ В – ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ И СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

РАЗДЕЛ I – ПАССАЖИРСКИЕ И ГРУЗОВЫЕ СУДА

6 Средства связи

7 Индивидуальные спасательные средства

8 Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии

9 Инструкции по эксплуатации

10 Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими

11 Обеспечение сбора и посадки людей в спасательные шлюпки и плоты

12 Места спуска

13 Установка спасательных шлюпок и плотов

14 Установка дежурных шлюпок

15 Установка морских эвакуационных систем

16 Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов

17 Обеспечение посадки в дежурные шлюпки, их спуск и подъем

18 Линеметательные устройства

19 Подготовка и учения по борьбе за живучесть судна

20 Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки

РАЗДЕЛ II – ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

РАЗДЕЛ II – ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

21 Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

22 Индивидуальные спасательные средства

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

24 Установка спасательных шлюпок и плотов

25 Места сбора

26 Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро

27 Информация о пассажирах

28 Места для посадки вертолета и приема на его борт людей

29 Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов

30 Учения

РАЗДЕЛ III – ГРУЗОВЫЕ СУДА

31 Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

32 Индивидуальные спасательные средства

33 Обеспечение посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска

РАЗДЕЛ IV – ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ И УСТРОЙСТВАМ

34

РАЗДЕЛ V – РАЗНОЕ

35 Наставление по оставлению судна и судовые пособия по подготовке

36 Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне

37 Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии

Международный кодекс по спасательным средствам

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

В этом разделе приводятся Правила и рекомендации по спасательным средствам.

LSA – Life Saving Appliance.

1 Целью настоящего Кодекса является установление международных стандартов

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА I - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Определения

1.2 Общие требования к спасательным средствам

ГЛАВА II - ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

2.1 Спасательные круги

2.2 Спасательные жилеты

2.3 Гидрокостюмы

2.4 Защитные костюмы

2.5 Теплозащитные средства

ГЛАВА III - ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

3.1 Парашютные ракеты

3.2 Фальшфейеры

3.3 Плавающие дымовые шашки

ГЛАВА IV - СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ И ПЛОТЫ

4.1 Общие требования к спасательным плотам

4.2 Надувные спасательные плоты

4.3 Жесткие спасательные плоты

4.4 Общие требования к спасательным шлюпкам

4.5 Частично закрытые спасательные шлюпки

4.6 Полностью закрытые спасательные шлюпки

4.7 Спасательные шлюпки, спускаемые свободным падением

4.8 Спасательные шлюпки с автономной системой воздухообеспечения

4.9 Огнезащищенные спасательные шлюпки

ГЛАВА V - ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

5.1 Дежурные шлюпки

ГЛАВА VI - СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА

6.1 Спускные и посадочные устройства

6.2 Морские эвакуационные системы (МЭС)

ГЛАВА VII - ДРУГИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

7.1 Линеметательные устройства

7.2 Общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация и система громко говорящей связи

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

ВИДЫ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

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

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

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

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

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

Аварийная ситуация может возникнуть по множеству причин , например :

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

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

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

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

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

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

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

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

Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов в море

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

Кодекс состоит из 15 разделов:

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

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

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

Раздел 4. Определения. Дается следующая классификация аварийных случаев.

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

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

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

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

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

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

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

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

под Государственным флагом Российской Федерации (далее - суда);

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

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

Глобальная морская система связи при бедствии (ГМССБ)

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

Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию IAMSAR

Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию IAMSAR

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

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

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

МАМПС

РУКОВОДСТВО

РУКОВОДСТВО ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВИАЦИОННОМУ
И МОРСКОМУ ПОИСКУ И СПАСАНИЮ

ТОМ III

ПОДВИЖНЫЕ СРЕДСТВА

ИЗДАНИЕ 2010 ГОДА

