

РУКОВОДСТВО

ПО ПРИМЕНЕНИЮ ПОЛОЖЕНИЙ
ГЛАВЫ V МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ
(СОЛАС-74)

НД № 2-030101-053



Санкт-Петербург

РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ ПОЛОЖЕНИЙ ГЛАВЫ V СОЛАС-74

Настоящая версия Руководства по применению положений главы V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр) утверждена в соответствии с действующим положением и вступает в силу 1 января 2026 года.

Настоящая версия составлена на основании версии от 1 июля 2025 года и Бюллетеня изменений № 25-251273 с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту опубликования (см. [Перечень изменений](#)).

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ¹

Для данной версии нет изменений для включения в Перечень.

¹ За исключением изменений и дополнений, вводимых Бюллетенями, а также опечаток.

ПРАВИЛО 1. ПРИМЕНЕНИЕ

Комментарий:

Настоящее Руководство применяется во всех случаях применения главы V СОЛАС-74.

Положения Руководства применяются ко всем судам, совершающим любые рейсы, как указано в правиле V/1.1 СОЛАС-74.

При применении положений главы V «Безопасность мореплавания» СОЛАС-74 следует руководствоваться также дополнительными требованиями Администрации флага судна.

На суда валовой вместимостью менее 150, совершающие любые рейсы, суда валовой вместимостью менее 500, не совершающие международных рейсов, и рыболовные суда положения настоящего Руководства распространяются в случае, если Администрацией, под флагом которой судно совершает плавание, не принято иное решение о комплектации этих категорий судов навигационным оборудованием (V/1.4).

ПРАВИЛО 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Комментарий:

Для целей главы V применяются определения и пояснения, приведенные в правилах I/2, V/2. См. также [приложение 2](#).

ПРАВИЛО 3. ИЗЪЯТИЯ И ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ ЗАМЕНЫ

Комментарий:

Порядок предоставления судну изъятий и эквивалентных замен изложен в правиле V/3, см. также дополнительные требования Администрации флага судна.

ПРАВИЛО 15. ПРИНЦИПЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПРОЕКТИРОВАНИЮ МОСТИКА, ПРОЕКТИРОВАНИЮ И УСТРОЙСТВУ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ И ОБОРУДОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРАМ НА МОСТИКЕ

Комментарий:

До начала постройки или переоборудования судна на рассмотрение Регистру должна быть представлена следующая техническая документация:

1. чертежи планировки ходового мостика, показывающие:

1.1 планировку мостика, включая конфигурацию и расположение всех рабочих мест на мостике, в том числе рабочих мест для выполнения дополнительных функций мостика, с указанием ширины проходов, высоты подволоков, расстояния между настилом палубы и нижней кромкой оборудования, установленного на подволоке;

1.2 конфигурацию и размеры пультов рабочих мест;

1.3 расположение кресел на рабочих местах.

2. чертежи расположения оборудования на ходовом мостике (не менее чем в двух проекциях), показывающие:

2.1 расположение всех блоков радио- и навигационного и другого оборудования на пультах рабочих мест;

2.2 расположение всех блоков радио- и навигационного и другого оборудования в других местах ходового мостика;

2.3 расположение всех блоков радио- и навигационного оборудования за пределами ходового мостика, функционально связанного с ним (при наличии).

3. чертежи зон видимости, показывающие:

3.1 зоны видимости в горизонтальной плоскости с различных рабочих мест, включая отдельные теневые секторы и сумму теневых секторов, создаваемые грузом, грузовыми устройствами и другими препятствиями за пределами рулевой рубки, затрудняющими обзор поверхности моря впереди судна (по дуге горизонта 180° от борта до борта в направлении носовой оконечности судна);

3.2 зону видимости в вертикальной плоскости в направлении носовой оконечности судна до 10° на каждый борт при наиболее неблагоприятных условиях осадки, дифферента и размещения палубного груза с места управления судном и рабочего места для судовождения и маневрирования, включая линии прямой видимости под верхней кромкой окна из положения стоя для высоты глаз 1800 мм при килевой качке $\pm 5^\circ$ и над нижней кромкой окна из положения сидя;

3.3 видимость борта судна с крыльев ходового мостика;

3.4 расположение окон, включая наклон, размеры, пространство между окнами и высоту нижней и верхней кромок над поверхностью палубы мостика, а также высоту подволока.

4. схема электрических соединений всех блоков радио- и навигационного оборудования с указанием типа и сечения жил кабелей.

5. чертежи расположения антенных устройств, показывающие расположение (при наличии):

5.1 всех приемных и передающих антенн, в том числе антенн РЛС (с указанием радиусов вращения и диаграмм направленности антенн, а также любых судовых конструкций или груза (мачты, стрелы, контейнеры и т.п.), которые могут препятствовать распространению радиоволн или ухудшать эксплуатационные характеристики РЛС);

а также:

5.2 магнитного(ых) компаса(ов);

5.3 фиксированного и свободно-всплывающего устройств (капсул) регистратора данных рейса (РДР);

5.4 микрофонов системы приема внешних звуковых сигналов.

6. **перечень радио- и навигационного оборудования**, устанавливаемого на судне, с указанием наименования, типа и изготовителя изделия.

7. **перечень записываемой регистратором данных рейса (при наличии) информации** (данных), с указанием источников данных (оборудования, датчиков).

Комментарий:

При рассмотрении проектной документации судна следует руководствоваться применимыми положениями:

циркуляра ИМО MSC/Circ.982 «Руководство по эргономическим критериям оборудования мостика и его размещения»;

циркуляра ИМО SN.1/Circ.288 «Руководство по оборудованию и системам ходового мостика, их устройству и интеграции (BES)»;

резолюции ИМО MSC.252(83) «Эксплуатационные требования к интегрированным навигационным системам (ИНС)» (в случае использования ИНС).

См. также положения:

IACS No. 95 (Rev.1 Apr 2022) «Recommendation for the Application of SOLAS Regulation V/15. Bridge Design, Equipment Arrangement and Procedures (BDEAP)», документ доступен на сайте МАКО (iacs.org.uk);

ISO 8468. Ships and marine technology — Ship's bridge layout and associated equipment — Requirements and guidelines.

ПРАВИЛО 16. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ

Комментарий:

Предприятия, обеспечивающие техническое обслуживание и ремонт навигационного оборудования, должны быть признаны Регистром для выполнения таких работ (см. разд. 9 части I Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов).

См. также циркуляр ИМО SN.1/Circ.266/Rev.1 «Поддержание на должном уровне программного обеспечения электронной картографической навигационной информационной системы (ЭКНИС)».

2 За исключением предусмотренного в правилах I/7(b)(ii), I/8 и I/9, хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию требуемого настоящей главой оборудования в эффективном рабочем состоянии, неисправность этого оборудования не должна рассматриваться в качестве основания считать судно немореходным или причины задержки его выхода из портов, в которых отсутствуют возможности для быстрого проведения ремонта, при условии, что при планировании и выполнении безопасного рейса в порт, в котором можно произвести ремонтные работы, капитан принял соответствующие меры с целью учесть неработающее оборудование или невозможность получения требуемой информации.

Комментарий:

«За исключением предусмотренного в правилах I/7(b)(ii), I/8 и I/9, ...», т.е. при освидетельствовании судов в соответствии с положениями вышеупомянутых правил все требуемое главой V оборудование должно быть в работоспособном состоянии.

ПРАВИЛО 17. ЭЛЕКТРОМАГНИТНАЯ СОВМЕСТИМОСТЬ

1 Администрации должны обеспечить, чтобы все электрическое и электронное оборудование, установленное на мостике или вблизи мостика, на судах, находящихся на этапе постройки 1 июля 2002 года и после этой даты, было проверено на электромагнитную совместимость, принимая во внимание рекомендации, разработанные Организацией*.

*См. резолюцию ИМО А.813(19) «Общие требования к электромагнитной совместимости для всего электрического и электронного судового оборудования».

Комментарий:

В соответствии с требованиями правил IV/14 и V/18 оборудование, которое требуется на судне в соответствии с положениями глав IV и V СОЛАС-74, должно быть одобренного типа. Одобрение типа этого оборудования включает испытания на ЭМС в соответствии со стандартом 60945:2002; см. также МЭК 60533:2015.

2 Электрическое и электронное оборудование должно устанавливаться таким образом, чтобы электромагнитные помехи не оказывали отрицательного влияния на надлежащее функционирование навигационных систем и оборудования.

Комментарий:

(См. 4.5.3 МЭК 60945:2002 (безопасное расстояние до магнитного компаса); руководства по установке (Installation manual) оборудования, особенно безопасные расстояния между антеннами)

3 Переносное электрическое и электронное оборудование не должно эксплуатироваться на мостике, если оно может повлиять на надлежащее функционирование навигационных систем и оборудования.

Комментарий:

(См. унифицированную интерпретацию МАКО SC194 (Rev. 1 Feb 2021), документ доступен на сайте МАКО (iacs.org.uk))

ПРАВИЛО 18. ОДОБРЕНИЕ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ, ОБОРУДОВАНИЯ И ПРИБОРА РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ О РЕЙСЕ, А ТАКЖЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К НИМ

1 Системы и оборудование, необходимое для соответствия требованиям [правил 19](#) и [20](#), должны быть типа, одобренного Администрацией.

Комментарий:

На судах под флагами государств членов Европейского Союза (ЕС) системы и оборудование, необходимые для соблюдения требований [правил 19](#) и [20](#), должны иметь сертификат MED (быть одобренного типа в соответствии с директивой Marine Equipment Directive (MED) 2014/90/EU).

На судах под флагом РФ системы и оборудование, необходимые для соблюдения требований [правил 19](#) и [20](#), должны иметь свидетельство Росморречфлота (быть одобренного типа в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 февраля 2010 г. № 32 «Об утверждении положения об одобрении типов аппаратуры и освидетельствовании объектов и центров»).

На судах под другими флагами следует руководствоваться дополнительными требованиями Морских Администраций (МА), при их отсутствии оборудование должно иметь СТО РС.

См. приложение к разделу 16 части IV «Техническое наблюдение за изготовлением изделий» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2 Системы и оборудование, включая относящиеся к ним устройства резервирования, если это применимо, установленные 1 июля 2002 года или после этой даты с целью выполнения функциональных требований [правил 19](#) и [20](#), должны отвечать надлежащим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией.

Комментарий:

См. приложение к разделу 16 части IV «Техническое наблюдение за изготовлением изделий» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

7 Если оборудование, эксплуатационные требования к которому были разработаны Организацией, установлено на судах в дополнение к тем элементам оборудования, которые требуются [правилами 19](#) и [20](#), такое оборудование подлежит одобрению и, насколько это практически возможно, должно отвечать эксплуатационным требованиям, не ниже тех, которые приняты Организацией.

Комментарий:

Т.е. оборудование установлено дополнительно к тому количеству, которое требуется в соответствии с [правилами 19](#) и [20](#), и используется в навигационных целях.

8 Регистратор данных рейса (РДР), включая все датчики, должен ежегодно проходить эксплуатационное испытание. Испытание должно проводиться одобренной испытательной или обслуживающей организацией для проверки точности, продолжительности регистрации и возможности воспроизведения записанных данных. Кроме того, должны проводиться испытания и проверки для определения эксплуатационной надежности всех защитных кожухов и устройств, установленных с целью облегчить определение местоположения прибора. На судне должна храниться копия свидетельства о соответствии, выданного испытательной организацией, в котором указывается дата подтверждения соответствия и применимые эксплуатационные требования.

Комментарий:

(См. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1222/Rev.1; Рекомендацию МАКО No. 85 (Rev.1 Dec.2018), документ доступен на сайте МАКО (iacs.org.uk))

9 Автоматическая идентификационная система (АИС) должна ежегодно проходить испытание. Испытание проводится одобренным инспектором или одобренной испытательной или обслуживающей организацией. При испытании должны проверяться правильное программирование статической информации о судне, правильный обмен данными с подключенными датчиками, а также работа радио путем измерения радиочастоты и испытания в режиме излучения с использованием, например, службы управления движением судов (СУДС). Копия протокола испытания должна храниться на судне.

Комментарий:

(См. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1252)

ПРАВИЛО 19. ТРЕБОВАНИЯ О НАЛИЧИИ НА СУДАХ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ И ОБОРУДОВАНИЯ

Комментарий:

См. [приложение 1](#) «Состав навигационного оборудования судна».

1 Применение и требования

При условии соблюдения положений правила 1.4:

1.1 Суда, находящиеся на этапе постройки 1 июля 2002 года или после этой даты, должны быть оборудованы навигационными системами и оборудованием, которые будут отвечать требованиям, предписанным [пунктами 2.1 — 2.9](#).

1.2 Суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2002 года, должны:

.1 при условии соблюдения положений [пунктов 1.2.2](#) (ЭСОМ), [1.2.3](#) (АИС) и [1.2.4](#) (КДВП), кроме случаев, когда они полностью соответствуют настоящему правилу, иметь оборудование, которое отвечает требованиям, предписанным правилами V/11, V/12 и V/20 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, действующими до 1 июля 2002 года;

.2 иметь оборудование или системы, требуемые [пунктом 2.1.6](#) (ЭСОМ), не позднее первого освидетельствования после 1 июля 2002 года, когда радиопеленгаторная аппаратура, указанная в правиле V/12(p) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, действующей до 1 июля 2002 года, не будет более требоваться;

.3 иметь систему, требуемую [пунктом 2.4](#) (АИС), не позднее дат, указанных в пунктах 2.4.2 и 2.4.3; и

.4 иметь систему, требуемую [пунктом 2.2.3](#) (КДВП), а именно:

пассажирские суда, независимо от размера и грузовые суда валовой вместимостью 150 и более (*сроки оснащения — см. СОЛАС-74*).

Система КДВП должна находиться в эксплуатации, когда судно находится на ходу в море.

Положения [пункта 2.2.4](#) применяются к судам, построенным до 1 июля 2002 года.

Администрации могут освобождать суда от применения требования [пункта 1.2.4](#), в случаях, когда такие суда не эксплуатируются на постоянной основе в течение двух лет после указанной в подпунктах 1.2.4.1 — 1.2.4.4 даты вступления в действие.

2 Судовое навигационное оборудование и системы

2.1 Все суда, независимо от размера, должны иметь:

.1 надлежащим образом отрегулированный главный магнитный компас или другие средства, независимые от любого источника электроэнергии, для определения курса судна и отображения показаний на главном посту управления рулем;

Комментарий:

Главный магнитный компас должен быть расположен вблизи места, с которого обычно осуществляется управление судном, таким образом, чтобы с места его установки был обеспечен, по возможности, свободный обзор для взятия горизонтальных и небесных пеленгов. Во всех случаях должна быть обеспечена возможность пеленгования в секторе 230°: по 115° на каждый борт от направления прямо по носу. Обзор горизонта могут прерывать только мачты, вышки, краны и аналогичные препятствия.

Передача показаний на главный пост управления рулем может осуществляться оптическим (перископ) или электронным способом. Для возможности использования

того или иного способа, соответствующее оборудование должно быть указано в СТО.

(ISO 25862:2019)

.2 пелорус или пеленгаторное устройство компаса, или другие средства, независимые от любого источника электроэнергии, для взятия пеленгов по дуге горизонта в 360°;

Комментарий:

Пелорус — это репитер компаса с пеленгаторным устройством без чувствительного элемента (встречается крайне редко). Пеленгаторное устройство как правило входит в состав магнитного компаса.

Во всех случаях должна быть обеспечена возможность пеленгования в секторе 230°: по 115° на каждый борт от направления прямо по носу. Обзор горизонта могут прерывать только мачты, вышки, краны и аналогичные препятствия.

.3 средства для постоянной корректировки с целью получения истинных курса и пеленгов;

Комментарий:

Как привило это таблица остаточной девиации магнитного компаса.

.4 морские навигационные карты и морские навигационные пособия для планирования и отображения пути судна в предполагаемом рейсе и нанесения на карту и контроля координат судна в течение всего рейса. Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) также принимается как отвечающая требованиям данного подпункта в отношении наличия на судне карт. Суда, к которым применяется [пункт 2.10](#), должны отвечать требованиям о наличии ЭКНИС, подробно изложенным в этом пункте;

Комментарий:

Для выполнения требований правила V/19.2.1.4 СОЛАС-74 (морские навигационные карты) на судне может быть установлена ЭКНИС. Правило V/19.2.10 устанавливает сроки обязательного оснащения оборудованием ЭКНИС в зависимости от типа судна и его валовой вместимости.

Для выполнения вышеупомянутых требований оборудование ЭКНИС должно быть одобренного типа и на нем должны быть установлены официальные электронные навигационные карты (ЭНК/ENC).

ЭКНИС охватывает четыре ключевых компонента:

- 1) оборудование (hardware);
- 2) установленное на нем программное обеспечение (software);
- 3) официальные электронные навигационные карты (ENC);
- 4) тренажерная подготовка пользователей ЭКНИС (судоводителей).

Первые два компонента подтверждаются действующим СТО, третий компонент подтверждается действующим договором судовладельца/судна с уполномоченной организацией по распространению официальных навигационных карт (ENC) или их дистрибьютером, четвертый компонент подтверждается документами о прохождении курсов по электронной картографии в тренажерном центре по программе, одобренной в соответствии с ПДНВ (STCW).

На 01.06.2022 уполномоченными организациями по распространению официальных навигационных карт (ENC) — RENC (Regional ENC Coordination Centre) являются:

primar.org
ic-enc.org

Список дистрибьютеров можно найти на их сайтах.

ЭНК должны быть откорректированы на предстоящий рейс (правило V/27 СОЛАС-74).

Обращаем внимание на циркуляр ИМО SN.1/Circ.266 от 22.10.2007, в котором говорится о необходимости обновления программного обеспечения ЭКНИС для соответствия стандартам Международной Гидрографической Организации (МГО/ИНО). Невыполнение данного требования может повлечь несоответствие установленного оборудования ЭКНИС требованиям СОЛАС-74 по наличию на судне морских навигационных карт (правило V/19.2.1.4).

(См. также MSC.1/Circ.1503/rev.1/corr.1 от 21.09.2016; MSC.1/Circ.1496 от 21.11.2014).

.5 устройства резервирования, позволяющие обеспечить выполнение функциональных требований, предписанных в подпункте [4](#), если эта функция частично или полностью выполняется электронными средствами*;

* См. Дополнение 6 «Устройства резервирования» к эксплуатационным требованиям и системам отображения электронных карт и информации (ЭКНИС) (резолюция А.817(19) с поправками). В качестве устройства резервирования для ЭКНИС могут использоваться бумажные морские навигационные карты надлежащего формата. Приемлемы и другие устройства резервирования для ЭКНИС.

Комментарий:

(См. Дополнение 6 к резолюции А.817(19) с поправками в резолюциях MSC.64(67), MSC.86(70), MSC.232(82))

.6 приемник глобальной навигационной спутниковой системы или наземной радионавигационной системы или другие средства, пригодные для постоянного использования в течение всего предполагаемого рейса, с целью установления или уточнения координат судна с помощью автоматических средств;

Комментарий:

Приемник ЭСОМ, в настоящее время это может быть приемник спутниковых систем навигации, таких как GPS, ГЛОНАСС, BeiDou, Galileo, который, как правило, включает несколько систем.

.7 в случае, если их валовая вместимость менее 150 и если это практически возможно, — радиолокационный отражатель или другие средства, позволяющие обнаружить их судами, использующими радиолокационную станцию, работающую в диапазоне как 9, так и 3 ГГц;

Комментарий:

Как правило — это углоковый отражатель, соответствующий требованиям резолюции ИМО MSC.164(78).

.8 если ходовой мостик судна полностью закрыт и если только Администрация не примет иного решения, — систему приема звуковых сигналов или другие средства, позволяющие вахтенному помощнику капитана во время вахты прослушивать звуковые сигналы и определять их направление;

Комментарий:

Индикатор системы должен быть виден с главного поста управления судном. Громкоговорители системы должны быть расположены так, чтобы транслируемые внешние сигналы были слышны в любом месте рулевой рубки.

.9 телефон или другие средства для передачи информации о курсе на аварийный пост управления рулем, если он предусмотрен.

Комментарий:

Может использоваться безбатарейная телефонная связь, телефон, репитер гиросkompаса.

2.2 Все суда валовой вместимостью 150 и более и пассажирские суда, независимо от размеров, в дополнение к требованиям [пункта 2.1](#) должны быть оборудованы:

.1 запасным магнитным компасом, взаимозаменяемым с главным магнитным компасом, упомянутым в пункте 2.1.1, или другими средствами, позволяющими выполнять функцию, упомянутую в пункте 2.1.1, путем замены или дублирования оборудования;

Комментарий:

Обычно это запасной котелок установленного на судне главного магнитного компаса. Должен быть взаимозаменяемым с главным магнитным компасом. Не требуется, если обеспечивается полное дублирование главного магнитного компаса.

На судах, контракты на постройку которых подписаны 1 января 2007 г. или после этой даты, в качестве запасного магнитного компаса допускается использовать гироскопический компас, который должен получать питание от основного и аварийного источников электрической энергии, а также от переходного источника, которым может являться аккумуляторная батарея. При этом такой гироскопический компас не может рассматриваться как требуемый п. 19.2.5.1 настоящей главы в отношении судов валовой вместимостью 500 и более.

(См. MSC.1/Circ.1224; IACS SC 203 (Corr. 1 May 2007), документ доступен на сайте МАКО (iacs.org.uk))

.2 лампой дневной сигнализации или другими средствами для осуществления связи с помощью световых сигналов в дневное и ночное время, которые используют в качестве источника питания электроэнергией не только судовой источник электроэнергии;

.3 системой контроля дееспособности вахтенного помощника (КДВП) следующим образом:

грузовые суда валовой вместимостью 150 и более и пассажирские суда, независимо от размера (сроки оснащения — см. СОЛАС).

Комментарий:

Крайний срок оснащения — первое освидетельствование судна после 01.01.2018 (см. MSC.1/Circ.1290).

Устройства подтверждения сигналов звуковой и световой сигнализации, а также возврата системы контроля дееспособности вахтенного помощника капитана в исходное состояние должны быть расположены на ходовом мостике судна только в тех местах, откуда обеспечивается надлежащее наблюдение, и предпочтительно должны находиться вблизи визуальных индикаторов. Устройства подтверждения сигналов звуковой и световой сигнализации, а также возврата системы контроля дееспособности вахтенного помощника капитана в исходное состояние должны быть легкодоступны с места управления судном, рабочего места для судовождения и маневрирования, рабочего места для наблюдения, а также с крыльев мостика.

Конструкция устройства должна обеспечивать возможность его использования только вахтенным помощником капитана, находящимся на ходовом мостике судна, и исключать возможность непреднамеренного использования другими лицами.

На рабочем посту для судовождения и маневрирования может быть размещена специальная кнопка «Аварийный вызов» ("Emergency Call"), предназначенная для немедленной подачи звукового сигнала тревоги второго, а затем и третьего

уровня, в случае появления необходимости экстренного вызова на ходовой мостик резервного помощника и/или капитана судна.

Устройства сигнализации системы контроля дееспособности вахтенного помощника капитана должны размещаться таким образом, чтобы:

световой сигнал, включающийся по завершении периода ожидания, был видим с любого рабочего места ходового мостика;

звуковой сигнал тревоги первого уровня был слышан на всех рабочих местах ходового мостика;

звуковой сигнал тревоги второго уровня раздавался в месте размещения резервного помощника и/или капитана судна;

звуковой сигнал тревоги третьего уровня раздавался в местах нахождения других членов экипажа, способных принимать меры по исправлению ситуации.

На судах, которые не являются пассажирскими, звуковой сигнал тревоги второго уровня может раздаваться сразу одновременно во всех вышеупомянутых местах. В этом случае звуковой сигнал тревоги третьего уровня может не подаваться.

(См. MSC.282(86), MSC.128(75))

Система КДВП должна использоваться всегда, когда судно находится на ходу в море.

Комментарий:

Использование автоматического режима, обеспечивающего автоматическое включение системы КДВП при включении системы управления курсом или траекторией судна и автоматическое выключение системы КДВП при отключении системы управления курсом или траекторией судна, не допускается, и подключение системы КДВП к системе управления курсом или траекторией судна не требуется.

(См. MSC.1/Circ.1474)

.4 система КДВП, установленная до 1 июля 2011 года, может впоследствии быть освобождена от полного соответствия стандартам, принятым Организацией, по усмотрению Администрации.

2.3 Все суда валовой вместимостью 300 и более и пассажирские суда, независимо от размеров, в дополнение к требованиям [пункта 2.2](#) должны быть оборудованы:

.1 эхолотом или другими электронными средствами для измерения и отображения глубины воды под килем;

.2 радиолокационной станцией, работающей в диапазоне 9 ГГц, или другими средствами для определения и отображения дальности и пеленга радиолокационных ответчиков и других надводных плавучих средств, препятствий, буев, береговых линий и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждении столкновения;

Комментарий:

У мест установки индикаторов должны быть вывешены диаграммы кругового обзора РЛС с указанием теневых секторов.

(См. циркуляр ИМО SN.1/Circ.271)

.3 средством электронной прокладки или другими средствами для ведения прокладки дальности и пеленга целей с помощью электронной аппаратуры для определения опасности столкновения;

Комментарий:

[пп. 2.3](#) — РЛС для судов валовой вместимостью менее 500 (CAT 3).

.4 прибором для измерения скорости и пройденного расстояния или другими средствами для указания скорости и пройденного расстояния относительно воды;

Комментарий:

(См. MSC.1/Circ.1429, MSC.334(90))

.5 надлежащим образом отрегулированным устройством передачи курса или другими средствами передачи информации о курсе для ввода в оборудование, упомянутое в [пунктах 2.3.2 \(РЛС/Radar\)](#), [2.3.3 \(СЭП/EPA\)](#) и [2.4 \(АИС/AIS\)](#).

Комментарий:

Таким устройством может быть гирокомпас, компас на базе ГНСС или магнитный компас с устройством передачи курса.

(См. ISO 22090-1/2/3)

2.4 Все суда валовой вместимостью 300 и более, совершающие международные рейсы, и грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, не совершающие международных рейсов, а также пассажирские суда, независимо от размеров, должны быть оборудованы автоматическими системами опознавания (АИС) следующим образом:
(См. сроки оснащения в СОЛАС-74)

Комментарий:

Крайний срок оснащения — первое освидетельствование судна после 01.07.2008.

(См. IACS UI SC 171 (Rev.2 Aug 2008), документ доступен на сайте МАКО (iacs.org.uk); MSC/Circ.1141, MSC.1/Circ.1290)

.5 АИС должна:

.5.1 автоматически предоставлять надлежащим образом оборудованным береговым станциям, другим судам и летательным аппаратам информацию, включающую опознавательные данные, тип, координаты, курс, скорость, навигационное состояние судна и другую информацию, относящуюся к безопасности;

.5.2 автоматически принимать такую информацию от подобным образом оборудованных судов;

.5.3 вести наблюдение за движением судов и их сопровождение; и

.5.4 осуществлять обмен данными с береговыми средствами;

.6 требования [пункта 2.4.5](#) не применяются в случаях, если международные соглашения, правила или стандарты предусматривают защиту навигационной информации; и

.7 АИС должна эксплуатироваться с учетом руководства, разработанного Организацией*. Суда, оборудованные АИС, должны держать эту систему включенной постоянно, кроме случаев, когда международные соглашения, правила или нормы предусматривают защиту навигационной информации.

* См. «Руководство по эксплуатации АИС на судах», принятое резолюцией А.917(22) Организации с поправками в резолюции А.956(23).

(См. резолюцию ИМО А.1106(29); циркуляр ИМО SN/Circ. 227 с поправками)

2.5 Все суда валовой вместимостью 500 и более в дополнение к требованиям [пункта 2.3](#), за исключением [пунктов 2.3.3](#) и [2.3.5](#), и требованиям [пункта 2.4](#) должны иметь:

.1 гирокомпас или другие средства для определения и отображения их курса с помощью судовых немагнитных средств, которые четко видны рулевому на главном посту управления рулем. Эти средства должны также передавать информацию о курсе для ввода в оборудование, упомянутое в [пунктах 2.3.2 \(РЛС/Radar\)](#), [2.4 \(АИС/AIS\)](#) и [2.5.5 \(САС/АТА\)](#);

.2 репитер гирокомпаса для указания курса или другие средства для передачи визуальной информации о курсе на аварийный пост управления рулем, если он предусмотрен;

.3 репитер гирокомпаса для пеленгования или другие средства для взятия пеленгов по дуге горизонта в 360° с использованием гирокомпаса или других средств, упомянутых в [подпункте .1](#). Однако суда валовой вместимостью менее 1600 должны оснащаться такими средствами по мере возможности;

Комментарий:

Установленный(установленные) репитер(ы) гирокомпаса должен(должны) позволять взятие пеленгов по дуге горизонта в 360°. Как правило репитеры устанавливаются на крыльях ходового мостика (2 шт.).

.4 указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы или другие средства для определения и отображения углового положения руля, оборотов гребного винта, усилия и направления упора гребного винта и, если применимо, усилия и направления упора подруливающего устройства, а также шага и режима работы; причем показания всех этих средств должны быть видны с поста управления судном; и

.5 устройство автосопровождения или другие средства для автоматической прокладки дальности и пеленга других целей с целью определения опасности столкновения.

Комментарий:

(РЛС для судов валовой вместимостью менее 10 000 (CAT 2))

2.6 На всех судах валовой вместимостью 500 и более выход из строя одного элемента оборудования не должен снижать способность судна отвечать требованиям пунктов 2.1.1 (*магнитный компас*), 2.1.2 (*устройство взятия пеленга*) и 2.1.4 (*морские навигационные карты и пособия*).

2.7 Все суда валовой вместимостью 3000 и более в дополнение к требованиям [пункта 2.5](#) должны иметь:

.1 радиолокационную станцию, работающую в диапазоне 3 ГГц, или, если Администрация сочтет это уместным, вторую радиолокационную станцию, работающую в диапазоне 9 ГГц, или другие средства для определения и отображения дальности и пеленга других надводных плавучих средств, препятствий, буев, береговых линий и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждении столкновения, которые функционально не зависят от средств, упомянутых в [пункте 2.3.2](#); и

.2 второе средство автосопровождения или другие средства, для автоматической прокладки дальности и пеленга других целей с целью определения опасности столкновения, которые функционально не зависят от средств, упомянутых в [пункте 2.5.5](#).

Комментарий:

(РЛС для судов валовой вместимостью менее 10 000 (CAT 2))

2.8 Все суда валовой вместимостью 10 000 и более в дополнение к требованиям [пункта 2.7](#), за исключением [пункта 2.7.2](#), должны иметь:

.1 средство автоматической радиолокационной прокладки или другие средства для автоматической прокладки дальности и пеленга по меньшей мере 20 других целей, соединенные с указателем скорости и пройденного расстояния относительно воды, с целью определения опасности столкновения и имитации маневра; и

Комментарий:

(РЛС для судов валовой вместимостью 10 000 и более (CAT 1))

.2 систему управления курсом или траекторией движения или другие средства для автоматического управления и удерживания курса и/или прямой траектории движения.

2.9 Все суда валовой вместимостью 50 000 и более в дополнение к требованиям [пункта 2.8](#) должны иметь:

.1 указатель скорости поворота или другие средства для определения и отображения скорости поворота; и

.2 устройство для измерения скорости и пройденного расстояния или другие средства для указания скорости и пройденного расстояния относительно грунта в продольном и поперечном направлениях.

Комментарий:

На судах валовой вместимостью 50 000 и более, а также на других судах, где требуется установка абсолютного лага, обеспечивающего измерение скорости и пройденного расстояния относительно грунта, и лага, обеспечивающего измерение скорости и пройденного расстояния относительно воды, должно быть установлено два независимых устройства (MSC.334(90); MSC.1/Circ.1429 от 28.05.2012).

2.10 Суда, совершающие международные рейсы, должны быть оборудованы электронной картографической навигационно-информационной системой (ЭКНИС) следующим образом: (сроки оснащения — см. СОЛАС-74):

Комментарий:

Крайний срок оснащения — первое освидетельствование судна после 01.07.2018. (MSC.1/Circ.1290)

Следующие суда должны быть оснащены ЭКНИС:

- .1 пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более;
- .2 танкеры валовой вместимостью 3000 и более;
- .3 грузовые суда валовой вместимостью 10 000 и более;
- .4 грузовые суда вместимостью 3000 и более, построенные 1 июля 2014 года и после этой даты.

2.11 Администрации могут освободить суда от применения требований [пункта 2.10](#), если такие суда будут постоянно выведены из эксплуатации в течение двух лет после даты внедрения, указанной в подпунктах .5 — .9 [пункта 2.10](#).

3 Если согласно настоящему правилу разрешаются «другие средства», то такие средства должны быть одобрены Администрацией в соответствии с [правилом 18](#).

4 Навигационное оборудование и системы, упомянутые в настоящем правиле, должны устанавливаться, испытываться и обслуживаться таким образом, чтобы вероятность возникновения неисправностей была сведена к минимуму.

5 Навигационное оборудование и системы, предлагающие альтернативные режимы работы, должны иметь индикацию используемого режима.

6 Интегрированные системы ходового мостика* должны быть устроены так, чтобы отказ одной подсистемы немедленно с помощью звуковой и световой аварийно-предупредительной сигнализации привлекал внимание вахтенного помощника капитана, несущего ходовую навигационную вахту, и не приводил к отказу любой другой подсистемы. В случае отказа одного узла интегрированной навигационной системы** должна иметься возможность отдельной эксплуатации каждого отдельного элемента оборудования или узла системы.

* См. циркуляр SN.1/Circ.288 «Руководство по оборудованию и системам ходового мостика, их устройству и интеграции (BES)».

** См. приложение 3 к резолюции MSC.86(70) и MSC.252(73) «Пересмотренные эксплуатационные требования к интегрированным навигационным системам».

2.12 Контейнеровозы и навалочные суда валовой вместимостью 3000 и более, построенные 1 января 2026 года или после этой даты, должны оснащаться электронным кренометром или другими средствами для определения крена судна, его отображения и регистрации.

ПРАВИЛО 19-1. ОПОЗНАВАНИЕ СУДОВ И СЛЕЖЕНИЕ ЗА НИМИ НА ДАЛЬНОМ РАССТОЯНИИ (ОСДР)*

(* MSC.1/Circ.1298)

1 Ничто в данном правиле или в положениях по эксплуатационным и функциональным требованиям, принятым Организацией** в отношении опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии, не предопределяет прав, юрисдикции и обязательств государств по международному праву, в частности, по правовому режиму открытого моря, исключительной экономической зоны, прилегающей зоны, территориальных морей или проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

** См. «Пересмотренные эксплуатационные и функциональные требования к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии», принятые Организацией резолюцией MSC.263(84) с поправками.

2.1 С учетом положений пунктов 4.1 и 4.2, данное правило применяется к следующим типам судов***, совершающих международные рейсы:

(*** MSC.1/Circ.1295)

- .1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
- .2 грузовые суда, включая высокоскоростные суда, валовой вместимостью 300 и более; и
- .3 морские передвижные буровые установки.

2.2 Термин «судно», когда он используется в пунктах 3 — 11.2, включает пассажирские и грузовые суда, высокоскоростные суда и морские передвижные буровые установки, на которые распространяются положения данного правила.

.3 Данное правило вносит положения, дающие Договаривающимся правительствам права на установление системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии.

4.1 Следующие суда должны быть оборудованы системой автоматической передачи информации, указанной в пункте 5: (сроки оснащения — см. СОЛАС-74).

Комментарий:

Все суда, указанные в пр. V/19.2.1, а именно:

- .1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
- .2 грузовые суда, включая высокоскоростные суда, валовой вместимостью 300 и более; и
- .3 морские передвижные буровые установки должны быть оснащены оборудованием ОСДР.

Крайний срок оснащения — первое освидетельствование по радиооборудованию после 01.07.2009.

(MSC.1/Circ.1307; MSC.1/Circ.1290)

4.2 Суда, независимо от даты их постройки, оборудованные автоматической идентификационной системой (АИС), определенной в правиле 19.2.4, и эксплуатируемые только в пределах морского района А1, определенного в правиле IV/2.1.12, могут не отвечать положениям данного правила.

Комментарий:

На судах, оборудованных АИС и совершающих плавание только в морском районе ГМССБ А1, установка оборудования ОСДР не требуется.

ПРАВИЛО 20. РЕГИСТРАТОРЫ ДАННЫХ РЕЙСА (РДР)*

* См. резолюции А.861(20), MSC.214(81), MSC.333(90), MSC.494(104). См. также MSC/Circ.1024 «Руководство по вопросам права собственности на регистраторы данных рейса (РДР) и восстановления зарегистрированных данных».

1 В целях оказания помощи в расследовании аварий, при совершении международных рейсов, с учетом положений правила 1.4, суда оборудуются регистраторами данных рейса (РДР) следующим образом (*сроки — см. СОЛАС-74*):

Комментарий:

- .1 пассажирские суда,
 - .2 суда, иные чем пассажирские суда, валовой вместимостью 3000 и более, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты.
- Крайний срок оснащения — 01.07.2020.

2 Для того, чтобы оказать помощь в расследованиях аварий, грузовые суда, при совершении международных рейсов, оборудуются РДР, который может быть упрощенным регистратором данных рейса (У-РДР)***, следующим образом (*сроки — см. СОЛАС-74*):

*** См. резолюции MSC.163(78), MSC.214(81), MSC.493(104).

Комментарий:

Грузовые суда валовой вместимостью 3000 и более, построенные до 1 июля 2002 года.

Крайний срок оснащения — 01.07.2010.

Кроме пассажирских судов ро-ро, Администрации могут освободить суда, построенные до 1 июля 2002 года, от установки РДР, если будет показано, что подсоединение РДР к существующему судовому оборудованию является нецелесообразным и практически неосуществимым.

ПРАВИЛО 21. МЕЖДУНАРОДНЫЙ СВОД СИГНАЛОВ И НАСТАВЛЕНИЕ ИАМСАР

1 Все суда, от которых, в соответствии с настоящей Конвенцией, требуется наличие радиустановок, должны иметь Международный свод сигналов, в который Организацией могут вноситься поправки. Это пособие должно быть также на любом ином судне, которое, по мнению Администрации, может нуждаться в нем.

2 На всех судах должен иметься экземпляр тома III Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (Руководство МАМПС) с последними изменениями.

Комментарий:

Руководство должно быть в твердой копии для возможности использования в аварийной ситуации.

(MSC-MEPC.2/Circ.2 от 01.06.2006)

ПРАВИЛО 22. ВИДИМОСТЬ С ХОДОВОГО МОСТИКА

(см. стр. 11 документа IACS UI SC226 (Rev.1 Dec 2012), документ доступен на сайте МАКО (iacs.org.uk))

1 Суда длиной 55 м и более, определенной в правиле 2.4, построенные 1 июля 1998 года и после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:

.1 обзор поверхности моря с места управления судном не должен быть затенен более чем на расстояние в две длины судна или 500 метров, смотря по тому, что меньше, впереди носовой оконечности до 10° на каждый борт при всех условиях осадки судна, дифферента и палубного груза;

Комментарий:

Максимальные и минимальные значения осадки носом и кормой, при которых не обеспечивается выполнение настоящего требования по видимости, должны быть внесены в Информацию об остойчивости судна в соответствии с 3.4.1.6.4 приложения 1 к части IV «Остойчивость» Правил классификации и постройки морских судов.

.2 никакой теневой сектор, создаваемый грузом, грузовым устройством или другими препятствиями, находящимися впереди, за пределами рулевой рубки, затрудняющими обзор поверхности моря с места управления судном, не должен превышать 10°. Суммарный теневой сектор не должен превышать 20°. Секторы беспрепятственного обзора между теневыми секторами не должны быть менее 5°. Однако, при обзоре, описание которого дано в [пункте .1](#), каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5°;

.3 горизонтальный обзор с места управления судном должен обеспечиваться в секторе не меньшем, чем 225°, т.е. от направления прямо по носу не менее 22,5° позади траверза каждого борта;

.4 с каждого крыла мостика обзор должен обеспечиваться в секторе не менее 225°, т.е. не менее чем 45° с противоположного борта через нос и до 180° к корме;

.5 с главного поста управления рулем обзор должен простирается в секторе от направления прямо по носу не менее, чем до 60° на каждый борт;

.6 борт судна должен быть виден с крыла мостика;

Комментарий:

При этом борт судна считается видимым если:

не затенен вид с крыла ходового мостика по направлению вертикально вниз, с учетом добавления расстояния, соответствующего достаточному и безопасному наклону вахтенного за ограждение крыла ходового мостика, которое не должно превышать 400 мм, до точки, расположенной непосредственно в районе максимальной ширины судна при наименьшей эксплуатационной осадке ([см. рис .1](#)), или

с крыла ходового мостика при наименьшей эксплуатационной осадке поверхность моря видна на поперечном расстоянии, составляющем 500 мм от борта и далее, по всей длине, где достигается максимальная ширина судна ([см. рис. 2](#)).

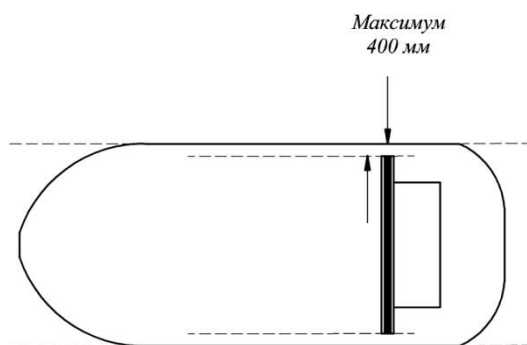
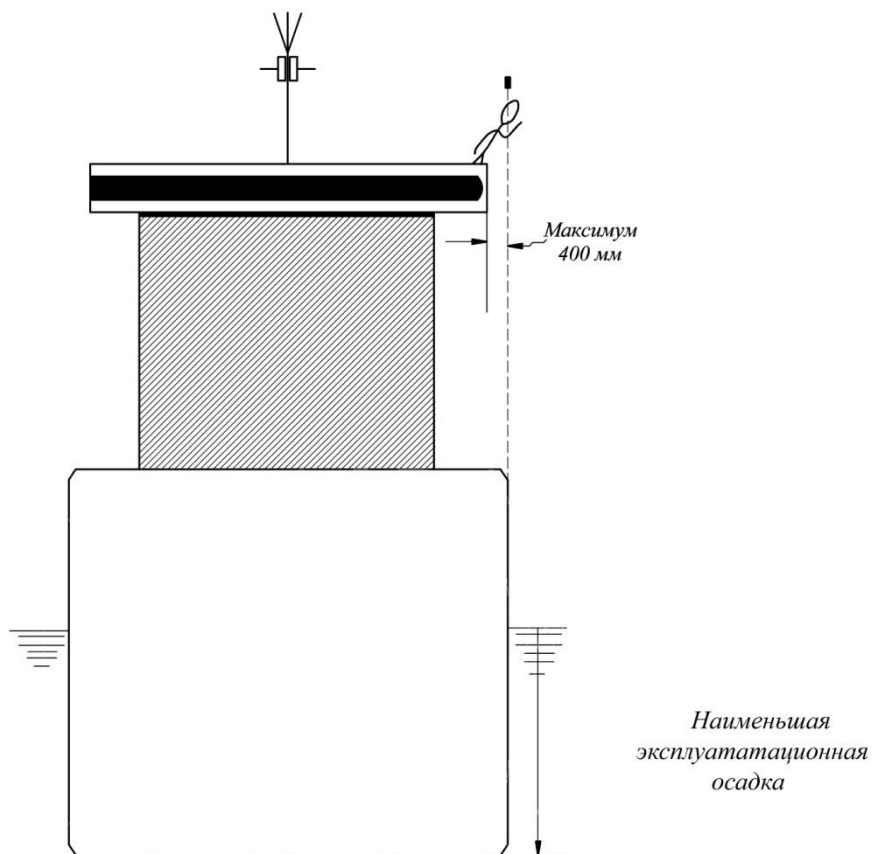


Рис. 1

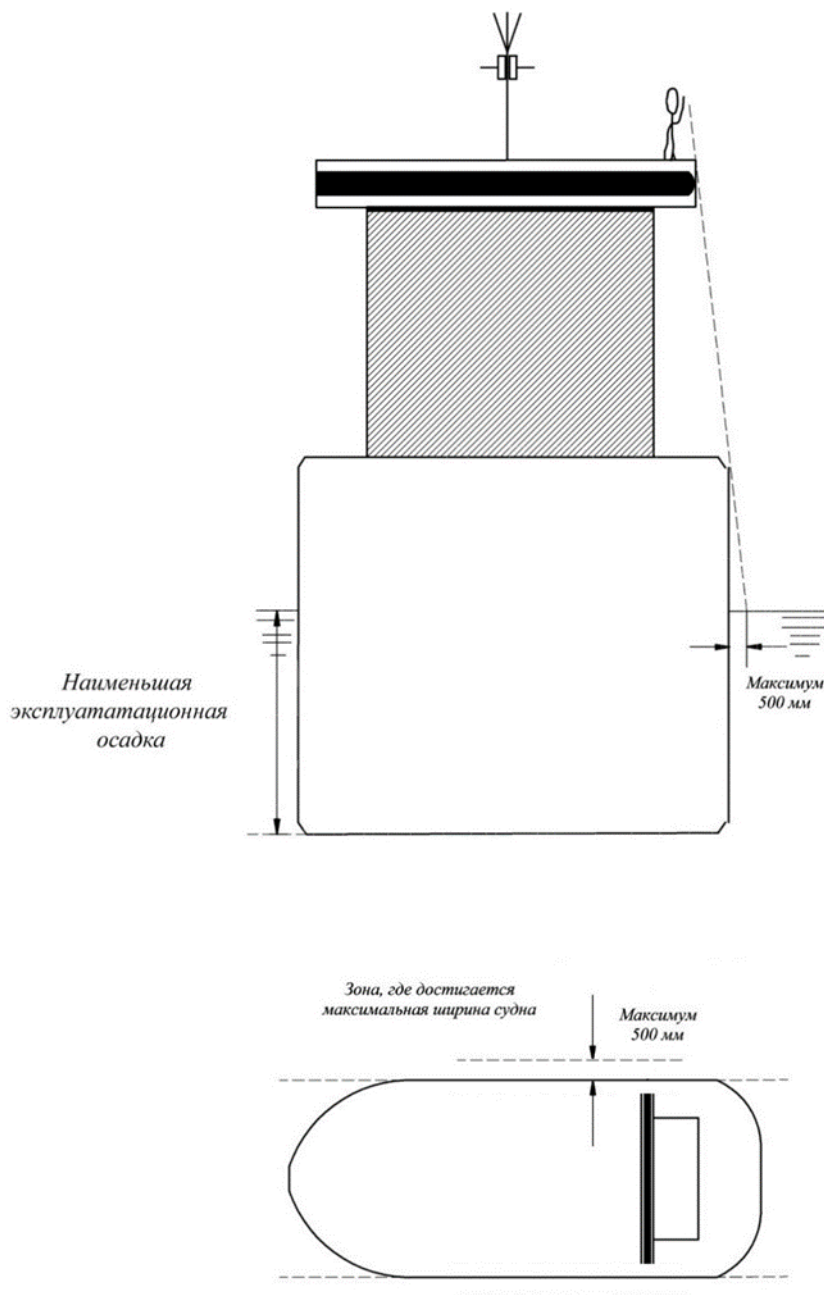


Рис. 2

В отношении определенных типов судов, таких как буксиры, суда обеспечения, спасательные суда, плавкраны, другие подобные плавсредства, для обеспечения видимости борта судна крылья ходового мостика должны доходить по крайней мере до точки, с которой при наименьшей эксплуатационной осадке судна поверхность моря была бы видна на поперечном расстоянии, составляющем 1500 мм от борта и далее, по всей длине, где судно достигает максимальной ширины. При этом в случае, если тип судна меняется на иной, должно быть обеспечено выполнение требований, изложенных выше.

На судах с необычной конструкцией надстройки в качестве технического средства обеспечения обзора борта судна с крыльев ходового мостика может быть допущено применение системы дистанционного видеонаблюдения, отвечающей следующим требованиям.

Установленная система дистанционного видеонаблюдения должна иметь резервирование по электрическим цепям от автоматического выключателя до

видеокамеры и экрана, включая кабели связи, т.е. с каждого борта судна должно быть обеспечено резервирование следующих элементов системы:

.1 силовых кабелей и автоматических выключателей от главного распределительного щита до видеокамеры и экрана;

.2 видеокамеры;

.3 экрана;

.4 электрических линий передачи сигнала от видеокамеры к экрану индикатора;

.5 составных элементов, относящихся к этим сигнальным линиям и кабелям.

Система дистанционного видеонаблюдения должна получать питание от основного судового источника электроэнергии, при этом не требуется обеспечивать питание от аварийного источника электроэнергии.

Система дистанционного видеонаблюдения должна быть спроектирована на непрерывную работу при условиях окружающей среды, определенных в МЭК 60945:2002.

Изображение, обеспечиваемое системой дистанционного видеонаблюдения, должно быть достаточным для целей обзора борта судна и отображаться в местах, откуда может осуществляться управление маневрированием судна.

(См. IACS UI SC235 (Corr.2 June 2033), документ доступен на сайте МАКО (iacs.org.uk); MSC.1/Circ.1350/Rev.1)

.7 высота нижней кромки передних окон ходового мостика над палубой мостика должна быть как можно меньше. Ни в коем случае нижняя кромка не должна представлять помехи обзору вперед, как предписано в данном правиле;

.8 верхняя кромка передних окон ходового мостика должна обеспечивать возможность обзора вперед с места управления судном для человека, глаза которого находятся на высоте 1800 мм от палубы мостика, когда судно испытывает сильную килевую качку. Администрация может допустить снижение требования в отношении высоты глаз, но не ниже 1600 мм, если она убеждена, что высота 1800 мм не является обоснованной и практически целесообразной;

Комментарий:

Снижение требования в отношении высоты глаз до 1600 мм возможно только по разрешению Администрации флага судна.

.9 окна должны отвечать следующим требованиям:

.9.1 во избежание отражения, передние окна мостика должны иметь наклон от вертикали, выступая в своей верхней части наружу на угол не менее 10° и не более 25°;

.9.2 пространство между окнами ходового мостика должно быть минимальным и не располагаться непосредственно перед любым рабочим местом вахтенного;

.9.3 поляризованное и тонированное остекление окон не должно устанавливаться;

.9.4 ясный обзор, по крайней мере через два передних окна ходового мостика и, в зависимости от конфигурации мостика, через дополнительное количество окон, должен обеспечиваться всегда, независимо от погодных условий.

2 Суда, построенные до 1 июля 1998 года, должны, насколько это практически возможно, отвечать требованиям пунктов [1.1](#) и [1.2](#). Однако, на этих судах не требуется производства конструктивных изменений или установки дополнительного оборудования.

3 Суда необычных проектов, которые, по мнению Администрации, не могут удовлетворять требованиям данного правила, должны быть обеспечены мерами и устройствами, позволяющими достичь степени видимости, которая, насколько это практически возможно, приближена к требованиям, предписываемым данным правилом.

4 Несмотря на требования пунктов [1.1](#), [1.3](#), [1.4](#) и [1.5](#), замена балластной воды может производиться, при условии, что:

.1 капитан уверен в том, что это безопасно, и учитывает любое увеличение теневых секторов или снижение горизонтального обзора в результате этой операции с целью обеспечения постоянного надлежащего наблюдения;

.2 эта операция проводится в соответствии с судовым планом управления балластными водами, принимая во внимание рекомендации по замене балластной воды, принятые Организацией; и

.3 начало и окончание операции регистрируется в судовом документе регистрации событий, связанных с судовождением, согласно [правилу 28](#).

ПРАВИЛО 27. МОРСКИЕ НАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ И МОРСКИЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ПОСОБИЯ

Морские навигационные карты и морские навигационные пособия, такие как лоции, огни и знаки, извещения мореплавателям, таблицы приливов и все другие морские навигационные пособия для предстоящего рейса, должны быть адекватными и приведенными на уровень современности.

(См. MSC.1/Circ.1496)

**ПРАВИЛО 28. РЕГИСТРАЦИЯ СОБЫТИЙ, СВЯЗАННЫХ С СУДОВОЖДЕНИЕМ
И ЕЖЕДНЕВНЫЕ СООБЩЕНИЯ**

1 На всех судах, совершающих международные рейсы, должна вестись регистрация деятельности и событий, имеющих значимость для безопасности судоходства, которая должна содержать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, принимая во внимание принятые Организацией рекомендации*. Если такая информация не ведется в судовом журнале, она должна вестись в иной форме, одобренной Администрацией.

* См. «Руководство по регистрации событий, связанных с судоходством», принятое резолюцией А.916(22) Организации.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СОСТАВ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ СУДНА

№ п/п	Навигационное оборудование	Количество для судов валовой вместимостью							Правило СОЛАС-74, код номенклатуры РС, пояснения
		<150	≥150	≥300	≥500	≥3000	≥10000	≥50000	
1	Главный магнитный компас ¹	1	1	1	1	1	1	1	V/19.2.1.1
									05010000МК
2	Пелорус или пеленгаторное устройство магнитного компаса	1	1	1	1	1	1	1	V/19.2.1.2
									Как правило входит в состав магнитного компаса
3	Приемник ЭСОМ ²	1	1	1	1	1	1	1	V/19.2.1.6
									05140300МК
4	Радиолокационный отражатель	1 ³	—	—	—	—	—	—	V/19.2.1.7
									05140400МК
5	Система приема внешних звуковых сигналов	1	1	1	1	1	1	1	V/19.2.1.8
									05170000МК
									Требуется на судах с закрытым ходовым мостиком
6	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем	1	1	1	1	1	1	1	V/19.2.1.9
7	Компас магнитный запасной	1 ⁴	1	1	1	1	1	1	V/19.2.2.1
									05010000МК
8	Лампа дневной сигнализации	1 ⁴	1	1	1	1	1	1	V/19.2.2.2
9	Система КДВП (контроль дееспособности вахтенного помощника)	1 ⁴	1	1	1	1	1	1	V/19.2.2.3
									05190000МК
10	Эхолот	1 ⁴	1 ⁴	1	1	1	1	1	V/19.2.3.1
									05050000МК

№ п/п	Навигационное оборудование	Количество для судов валовой вместимостью							Правило СОЛАС-74, код номенклатуры РС, пояснения
		<150	≥150	≥300	≥500	≥3000	≥10000	≥50000	
11	Лог	1 ⁴	1 ⁴	1	1	1	1	1	V/19.2.3.4
									05030000МК
12	Устройство дистанционной передачи курса ^{5, 6}	1 ⁴	1 ⁴	1	—	—	—	—	V/19.2.3.5
									05010100МК 05010200МК 05010300МК
13	Радиолокационная станция, включая:	1 ⁴	1 ⁴	1	1	2	2	2	V/19.2.3.2, V/19.2.7.1
									Одна радиолокационная станция должна работать в диапазоне 9 ГГц
	.1 СЭП (средство электронной прокладки)								V/19.2.3.3
									05140210МК 05140220МК 05140230МК
.2 САС (средство автосопровождения)	—	—	—	1	2	1	1	V/19.2.5.5, V/19.2.7.2	
								05140220МК 05140230МК	
.3 САРП (средство автоматической радиолокационной прокладки)	—	—	—	—	—	—	1	1	V/19.2.8.1
									05140230МК
14	АИС (автоматическая идентификационная система)	1 ⁴	1 ⁴	1 ^{4, 7}	1	1	1	1	V/19.2.4
									05150000МК
15	Гироскопический компас (ГК) ⁸	—	—	—	1	1	1	1	V/19.2.5.1
									05020000МК
16	Репитер ГК на аварийном посту управления рулем	—	—	—	1	1	1	1	V/19.2.5.2
									Входит в состав гирокомпаса
17	Репитеры ГК для пеленгования	—	—	—	2 ⁹	2	2	2	V/19.2.5.3
									Входит в состав гирокомпаса

№ п/п	Навигационное оборудование	Количество для судов валовой вместимостью							Правило СОЛАС-74, код номенклатуры РС, пояснения
		<150	≥150	≥300	≥500	≥3000	≥10000	≥50000	
18	Система управления курсом или траекторией судна	—	—	—	—	—	1	1	V/19.2.8.1
									05060000МК 05060100МК
19	Измеритель скорости поворота	—	—	—	—	—	—	1	V/19.2.9.1
									05120000МК
20	Лаг абсолютный	—	—	—	—	—	—	1	V/19.2.9.2
									05030100МК
21	Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) ¹⁰	—	—	—	1 ⁴	1	1	1	V/19.2.10
									05130000МК
									Должно быть обеспечено дублирование
22	Оборудование системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (системы ОСДР) ^{10, 11}	1 ⁴	1 ⁴	1	1	1	1	1	V/19-1.2.1
									05200000МК
23	Регистратор данных рейса (РДР) ¹⁰	1 ⁴	1 ⁴	1 ⁴	1 ⁴	1 ^{4, 11}	1 ^{4, 12}	1 ^{4, 12}	V/20.1
									05160100МК
24	Упрощенный регистратор данных рейса (У-РДР) ¹⁰	—	—	—	—	1 ¹³	1 ¹³	1 ¹³	V/20.2
									05160200МК
25	Индикаторы:								V/19.2.5.4
									Показания индикаторов должны быть видны с места, откуда обычно осуществляется управление судном
									.1 углового положения пера руля
	.2 частоты вращения, усилия и направления упора гребного винта	—	—	—	1	1	1	1	11070200
		—	—	—	1	1	1	1	11070400

№ п/п	Навигационное оборудование	Количество для судов валовой вместимостью							Правило СОЛАС-74, код номенклатуры РС, пояснения
		<150	≥150	≥300	≥500	≥3000	≥10000	≥50000	
	.3 шага и режима работы винта (винтов) регулируемого шага ¹⁴	—	—	—	1	1	1	1	11070300
	.4 усилия и направления упора подруливающего устройства (устройств) ¹⁵	—	—	—	1	1	1	1	11070400
26	Электронный кренометр	—	—	—	—	1 ¹⁶	1 ¹⁶	1 ¹⁶	V/19.2.12
									05230000МК

¹ Должна обеспечиваться дистанционная передача показаний главного магнитного компаса к главному посту управления рулем.

² Используемая электронная система определения местоположения (ЭСОМ) (глобальная навигационная спутниковая система или наземная радионавигационная система) должна быть доступна для использования в любое время в течение предполагаемого рейса.

³ Не требуется, если эффективная площадь рассеяния судна достаточна для его обнаружения с помощью радиолокационной станции в диапазонах 9 и 3 ГГц (длина волны — 3 и 10 см, соответственно).

⁴ Требуется для пассажирских судов.

⁵ Должна обеспечиваться передача информации о курсе в оборудование, предусмотренное пп. [13](#), [13.1](#), [14](#) таблицы.

⁶ Не требуется, если на судне установлен гироскопический компас, обеспечивающий передачу информации о курсе в оборудование, предусмотренное пп. [13](#), [13.1](#), [14](#) таблицы.

⁷ Требуется для судов, совершающих международные рейсы.

⁸ Должна обеспечиваться передача информации о курсе в оборудование, предусмотренное пп. [13](#), [13.2](#), [14](#) таблицы.

⁹ На судах валовой вместимостью менее 1600 требуется, насколько это практически возможно.

¹⁰ Не требуется на судах, не совершающих международных рейсов.

¹¹ Суда, независимо от даты их постройки, оборудованные аппаратурой универсальной автоматической идентификационной системы и предназначенные к плаванию исключительно в пределах морского района А1, освобождаются от оснащения оборудованием системы ОСДР.

¹² Требуется на грузовых судах, построенных 1 июля 2002 года или после этой даты.

¹³ Требуется на грузовых судах, построенных до 1 июля 2002 года.

¹⁴ Устанавливается при наличии винта (винтов) регулируемого шага.

¹⁵ Устанавливается при наличии подруливающего устройства (устройств).

¹⁶ Требуется на контейнеровозах и навалочных судах, построенных 1 января 2026 года или после этой даты.

П р и м е ч а н и я : 1. На судах, оборудованных радиолокационной станцией со средством прокладки (СЭП, САС или САРП) и/или системой управления траекторией судна, должен быть установлен лаг, измеряющий скорость судна относительно воды.

2. На судах валовой вместимостью 500 и более, но менее 10000, построенных до 1 сентября 1984 г., наличие лага не требуется.

3. На судах, контракты на постройку которых подписаны 1 января 2007 г. или после этой даты, в качестве запасного магнитного компаса допускается использовать гироскопический компас, который должен получать питание от основного и аварийного источников электрической энергии, а также от переходного источника, которым может являться аккумуляторная батарея. При этом такой гироскопический компас не может рассматриваться как требуемый п. [15](#) настоящей таблицы в отношении судов валовой вместимостью 500 и более.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В руководстве используются определения и пояснения, приведенные в правилах I/2, V/2 СОЛАС-74, а также нижеследующие.

Главный магнитный компас — магнитный компас, не зависящий от любого судового источника электроэнергии и обеспечивающий определение курса судна и представление показаний на главный пост управления рулем (в некоторых других документах — основной магнитный компас).

Главный пост управления судном — рабочее место на ходовом мостике, обеспечивающее вахтенному помощнику капитана обзор, и оборудованное всем необходимым для осуществления им маневрирования и управления судном.

ГНСС — глобальная навигационная спутниковая система.

Закрытый ходовой мостик — ходовой мостик без крыльев с шириной рулевой рубки, равной или превышающей ширину судна.

Зона видимости — горизонтальный угол, в пределах которого возможно беспрепятственное наблюдение за окружающей обстановкой с рабочего места на ходовом мостике.

ИРНСС — индийская региональная навигационная спутниковая система.

Крылья ходового мостика — части ходового мостика по обе стороны от рулевой рубки судна, которые обычно доходят до борта судна.

Навигация — процесс принятия решения и управления курсом и скоростью судна при движении из одного пункта в другой, с учетом окружающих условий и интенсивности судоходства.

Обзор с места управления судном — обзор без наличия препятствий, которые могли бы помешать возможности судоводителя решать основные задачи, охватывающий по меньшей мере зону видимости, требуемую для безопасного выполнения функций предотвращения столкновения (225°).

Постоянная общая опорная точка — место на собственном судне, к которому привязаны все измерения в горизонтальной плоскости, такие как: дальность до цели, пеленг на цель, относительный курс и скорость, дистанция и время до точки кратчайшего сближения ($D_{кр}$ и $T_{кр}$). Такой точкой на судне, как правило, является место на ходовом мостике, откуда обычно осуществляется управление судном.

Рабочее место — место на ходовом мостике, оборудованное для решения одной или нескольких задач вахтенным помощником капитана, а также капитаном судна или лоцманом.

Районы плавания:

Океанские районы — районы, в которых осуществляется судоходство за пределами прибрежных вод. При следовании океанским районом не ограничивается свобода задания курса в любом направлении на расстояние, равноценное движению судна с соответствующей скоростью в течение 30 мин.

Прибрежные воды — районы, в которых осуществляется судоходство вдоль берега на расстояние меньшее, чем то, которое равноценно движению судна с соответствующей скоростью в течение 30 мин. По другую сторону линии курса не ограничивается свобода задания курса в любом направлении на расстояние, равноценное движению судна с соответствующей скоростью в течение 30 мин.

Узкости — районы, в которых не допускается свобода задания курса для любой стороны линии курса на расстояние, равноценное движению судна с соответствующей скоростью в течение 30 мин.

Рабочий пост для судовождения и маневрирования — рабочий пост с командным обзором, используемый судоводителями при выполнении функций судовождения, исполнительной прокладки, наблюдения за движением судов и маневрирования, и который позволяет контролировать состояние безопасности судна.

Рулевая рубка — закрытая часть ходового мостика, где размещается главный пост управления судном.

Сопровождение — процесс последовательного учета изменения положения цели для определения параметров ее движения.

Ходовой мостик — место, откуда обычно осуществляется навигация и управление движением судна, включая рулевую рубку и крылья мостика.

ЭМС — электромагнитная совместимость.

ЭСОМ — электронная система определения местоположения, которая может быть, как глобальной на базе ГНСС, так и локальной, охватывающей определенный район.

Российский морской регистр судоходства

**Руководство по применению положений главы V
Международной конвенции по охране человеческой жизни на море
(СОЛАС-74)**

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, г. Санкт-Петербург, ул. Миллионная, д. 7, литера А
www.rs-class.org/ru/