**6. Рекомендации относительно входа в замкнутые помещения на судах.**

Дано определение закрытого помещения, согласно которому оно представляет собой такое помещение, которое имеет любую из нижеперечисленных характеристик:

* ограниченные отверстия для входа и выхода;
* не достаточная естественная вентиляция;
* не рассчитано на постоянное присутствие людей.

К закрытым помещениям также относятся: грузовые помещения, пространства двойного дна, топливные танки, балластные танки, компрессорные отделения, коффердамы, пустые пространства, коробчатые кили, помещения между перегородками, картеры двигателей и сборные станки для сточных вод.

Перед проведением работ в закрытом помещении, согласно указанному документу, сначала производится предварительная оценка потенциальных опасностей для данного помещения. При этом учитывается ранее перевозимый груз, вентиляция помещения, покрытие его и другие факторы.

На основании предварительной оценки устанавливается три степени риска при входе и работе в закрытом помещении:

* минимальный риск для здоровья и жизни персонала, входящего в помещение;
* непосредственный риск для здоровья и жизни отсутствует, но может возникнуть в процессе работы в помещении;
* наличие риска для жизни.

От степени риска зависит решение, какие процедуры и мероприятия необходимо выполнять при проверке атмосферы и какие при этом соблюдать меры предосторожности. При первой и второй степени риска соблюдаются общие меры предосторожности, при третьей степени риска, кроме общих мер предосторожности, соблюдаются дополнительные меры предосторожности.

Общие меры предосторожности:

Помещение тщательно провентилировано с помощью естественных и механических средств.

Выявленные потенциальные опасности при оценке изолированы или устранены.

Атмосфера в помещении проверена дипломированным специалистом с помощью калиброванных приборов. (До входа в помещение в воздухе отсека должно быть 21% кислорода по объему. Нижний предел воспламеняемости (НВП) – не более 1% (если обнаружены воспламеняющиеся газы или пары)).

Безопасность входа в помещение обеспечена, и помещение надлежащим образом освещено.

Система связи, которая будет использована работающими, согласована и опробована.

Сопровождающее лицо остается у входа в помещение в течение всего времени, пока в нем находятся люди.

В случае необходимости у входа в помещение установлено готовое к использованию спасательное и реанимационное оборудование.

Люди надлежащим образом одеты и снаряжены для входа и работы в закрытом помещении.

Разрешение на вход получено, его заполняет человек, идущий в закрытое помещение.

Мероприятия и работы в закрытом помещении готовятся заранее и планируются.

Вентиляция помещения происходит непрерывно в течение всего периода работ, периодически проводится проверка состава отсечного воздуха. При остановке вентиляции люди прекращают работу и выходят из помещения.

В случае аварии сопровождающий член экипажа, находящийся у входа, ни при каких обстоятельствах не должен входить в помещение до прибытия помощи и до того, как будет дана оценка ситуации.

<https://studfile.net/preview/1853449/page:4/>

**7. расписание тревог на судне. Общесудовая и химическая**

8.6. В судовом расписании по тревогам должны содержаться описания сигналов тревоги, действий каждого члена экипажа судна по сигналам тревоги и место сбора в случае тревоги.

8.7. В судовом расписании по тревогам должны быть определены командиры и их заместители аварийных партий (групп), коллективных спасательных средств и указаны обязанности членов экипажа судна по отношению к пассажирам (если есть на борту) в случае аварии. В расписании по тревогам должна предусматриваться взаимозаменяемость членов экипажа судна.

8.8. Судовое расписание по тревогам составляется старшим помощником капитана и утверждается капитаном судна до выхода судна в море. Если после составления судового расписания по тревогам происходят изменения в составе экипажа судна, требующие внесения изменений в судовое расписание по тревогам, то судовое расписание по тревогам должно быть откорректировано или составлено заново. Судовые расписания по тревогам должны быть вывешены на ходовом мостике, в машинном отделении и жилых помещениях экипажа судна.

8.9. При стоянке судна в порту составляется стояночное расписание аварийной партии (группы), утверждаемое капитаном судна. Расписание аварийной партии (группы) ежедневно корректируется старшим помощником капитана с учетом наличия членов экипажа судна на борту судна и состава вахты и вывешивается у трапа. Члены экипажа судна, включенные в расписание аварийной партии (группы), должны быть ознакомлены с их обязанностями в случае тревоги.

8.10. На судне устанавливаются следующие виды и сигналы тревог:

1) общесудовая тревога (борьба с пожаром, борьба с водой) - семь или более коротких звуков и следующий за ними один продолжительный звук. При пожаре во время стоянки в порту сигнал общесудовой тревоги дополнительно сопровождается частыми ударами в судовой колокол;

2) тревога "Человек за бортом" - три продолжительных сигнала звонком громкого боя (продолжительность сигнала 5 - 6 секунд), сигнал повторяется 3 - 4 раза;

3) шлюпочная тревога - семь коротких и один продолжительный сигнал звонком громкого боя, сигнал повторяется 3 - 4 раза.

Сигналы тревог дублируются голосом по трансляции с указанием вида тревоги. На пассажирских судах при наличии иностранных пассажиров сигналы тревог дублируются на соответствующих иностранных языках. В случае пробоины, утечки газа или пожара указывается их место (по возможности).

При выходе из строя звонка громкого боя сигналы подаются паровым свистком, тифоном или сиреной.

Отбой тревог объявляется голосом по трансляции.

**Общесудовая тревога**.

Сигнал – непрерывный сигнал громкого боя в течение 25 – 30 сек.

Подается в случаях не оговоренных в предыдущих тревогах (пожар, поступление воды, и др.).

Действия – все не занятые в вахте, в независимости от места нахождения и действий, обязаны встать по местам штатного расписания Лица не занятые в штатном расписании должны максимально ***быстро, не создавая толчеи и паники,*** подняться на шканцы (полуют), и ждать распоряжений от старшего вахтенного офицера о помощи другим.

Все аварийные действия будут начаты аварийной партией (АП), в связи с чем Вы не должны создавать помех тем кто входит в состав АП передвигаться по кораблю.

По общесудовой тревоге:

* задраиваются все водонепроницаемые двери;
* производится герметизация корпуса, задраиваются все закрытия, имеющие маркировку П, Т, и иллюминаторы;
* все стационарные системы живучести приводятся в полную готовность к немедленному действию, готовится аварийное снабжение к использованию;
* по запросу командира аварийной партии с разрешения капитана судна отключается электропитания затопленного отсека;
* командир аварийной партии высылает в район аварии группу разведки водотечности корпуса;
* по возможности останавливается поступательное движение судна.  
    
  Подробнее на сайте Морская библиотека http://sea-library.ru/borba-s-vodoy/247-dejstviya-ekipazha-po-borbe-s-vodoj.html

**«Химическая тревога»**

**. . . . \_\_\_\_**, повторяется 3 раза, с промежутком 2 сек.

При непосредственной угрозе или обнаружении радиоактивного заражения судна

**8. расписание тревог на судне. Шлюпочная и радиационная**

**Шлюпочная тревога.**

*Сигнал* – семь коротких, один длинный

*Причина* – оставление корабля экипажем.

*Действия* – все не занятые в вахте, в независимости от места нахождения и действий, обязаны встать по местам штатного расписания по шлюпочной тревоге. Лица не занятые в штатном расписании должны максимально быстро, ***не создавая толчеи и паники,*** подняться на шканцы (полуют), и ждать распоряжений от старшего вахтенного офицера о помощи другим. При себе иметь свои документы упакованные в водонепроницаемую упаковку, быть тепло одетым и иметь надетый спасжилет.

«Радиационная опасность»

При непосредственной угрозе или обнаружении радиоактивного заражения судна

**.** **\_\_\_\_ \_\_\_\_ ,** повторяется 3 раза, с промежутком в 2 сек.

Действия:

1. Полная герметизация судна;

2.Отдраивание закрытий с маркировкой «Х» на ФВУ и на кожухах с противодымными коробками и на воздушных трубках цистерн пресной воды;

3. Отдраивание закрытий с маркировкой «С-1» на [вентиляционных](https://pandia.ru/text/category/ventilyatciya/) заборниках МКО с ФГО;

4. Задраивание закрытий с маркировкой «С-2»;

5. Включение системы СВЗ, при её наличии, при отсутствии постоянное смачивание верхней палубы и надстроек пожарными шлангами;

6. Приведение индивидуальных средств защиты в положение «Боевое».

<https://pandia.ru/text/80/200/54223-2.php>

**9. расписание тревог на судне. Человек за бортом**

**Человек за бортом**

*Сигнал* – три длинных сигнала.

*Причина* – человек за бортом.

*Действия* – все не занятые в вахте, независимо от места нахождения и действий, обязаны встать по местам штатного расписания по шлюпочной тревоге. Лица не занятые в штатном расписании должны максимально быстро, ***не создавая толчеи и паники,*** подняться на шканцы (полуют), и ждать распоряжений от старшего вахтенного офицера о помощи другим. Исключение составляет человек который первым увидел человека за бортом, ***сразу бросил ему спаскруг***, после чего смотрит на него и постоянно указывает на него рукой, что бы не потерять его из вида.

**10. действия экипажа при поступлении воды**

* задраиваются все водонепроницаемые двери;
* производится герметизация корпуса, задраиваются все закрытия, имеющие маркировку П, Т, и иллюминаторы;
* все стационарные системы живучести приводятся в полную готовность к немедленному действию, готовится аварийное снабжение к использованию;
* по запросу командира аварийной партии с разрешения капитана судна отключается электропитания затопленного отсека;
* командир аварийной партии высылает в район аварии группу разведки водотечности корпуса;

по возможности останавливается поступательное движение судна.

Борьба за непотопляемость – это совокупность действий л/с, направленных на поддержание и восстановление плавучести, остойчивости и прочности поврежденного судна, а также на приведение его в положение, обеспечивающее ход и управляемость. Борьба за непотопляемость судна состоит из мероприятий по борьбе с водой и мероприятий по восстановлению остойчивости и спрямлению поврежденного судна.

для ведения борьбы за непотопляемость:

• следует осуществлять постоянный контроль остойчивости и запаса плавучести;

• положительная остойчивость судну должна обеспечиваться вплоть до полного израсходования запаса плавучести. В этом случае экипаж сможет вести непрерывную борьбу за непотопляемость, а при гибели судна – спастись;

• при восстановлении остойчивости и спрямлении должны проводиться только мероприятия, которые можно приостановить;

• в случае дополнительного приема воды надо учитывать, что запас плавучести может быть израсходован быстро, а восстановлении в течение длительного времени;

• если крен непрерывно увеличивается, то необходимо срочно одерживать судно контрзаполнением отсеков (в первую очередь креновых);

• продольное спрямление производиться только при угрозе входа в воду верхней палубы в оконечностях;

• восстановление остойчивости и спрямление судна следует вести, используя документацию по непотопляемости.

Первичные мероприятия по борьбе с водой

• определить затопление своего и смежного помещения по различным признакам;

• доложить на свой пост и в МО о ходе борьбы с водой;

• осушить помещение стационарными и переносными средствами;

• использовать систему спуска и перепуска;

• подкрепить палубы, борт, переборку, дверь, люк и горловину;

• поставить щит на пробоину;

• устранит фильтрацию воды и т.п.

Основными действиями экипажа при борьбе с водой являются:

• обнаружение поступления воды;

• оповещение о поступлении воды: объявление АТ в помещении, доклад на мостик, объявление общесудовой тревоги, установление связи с аварийным помещением;

• действия без приказания в аварийных и смежных помещениях;

• обследование помещений («разведка воды»);

• спасение людей и документов в аварийном районе;

• оценка обстановки и выработка предложений для мостика, принятие решений на БЗЖ;

• создание и удержание РОВ (локализация распространения воды по судну);

• заделка пробоин, удаление поступившей в корпус судна воды за борт;

• восстановление остойчивости и спрямление судна;

• заделка надводных пробоин, подкрепление поврежденных корпусных конструкций.

Действия членов экипажа без приказания в аварийном помещении:

• загерметизировать помещение;

• установить связь и поддерживать ее постоянно с мостиком и ЦПУ;

• прекратить подачу электроэнергии, пара и топлива на затапливаемые ТС, не приспособленные к работе под водой (ГЭУ и механизмы обеспечивающие ее работу, рулевая машина могут быть остановлены только с разрешения мостика даже при угрозе их затопления);

• приготовить к действию водоотливные и осушительные средства;

• обследовать помещение для уточнения источника поступления воды, скорости и степени затопления, мест и характера повреждений корпуса;

• доложить на мостик о результатах обследования;

• приступить к заделке надводных пробоин;

• подкрепить поврежденные конструкции.

Действия членов экипажа без приказания в неаварийном помещении:

• загерметизировать помещение и установить наблюдение за непроницаемыми переборками, палубами и закрытиями;

• обследовать помещение и доложить на мостик о результатах обследования;

• заделать пробоины в надводном борту;

• приготовить к действию водоотливные и осушительные средства;

• приготовить АСИ к использованию