

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 Монреалья в провинции Квебек, Канада¹.

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.

¹ Такие суда подпадают под специальные требования по применению радиосвязи в целях обеспечения безопасности, содержащиеся в соответствующем соглашении между Канадой и Соединенными Штатами Америки.

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 способный 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)*² 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 спасания, 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 правительством³.

- .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) обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством³.
- .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.

² См. *Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information (MSI)* (MSC.1/Circ.1310, с поправками).

³ См. *Предоставление услуг радиосвязи для Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)* (резолюция MSC.509(105)).

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 изъятий⁴.

⁴ Об изъятиях должно сообщаться через Глобальную интегрированную систему информации о судоходстве (ГИСИС) Организации со ссылкой на *Issue of Exemption Certificates under the 1974 SOLAS Convention and Amendments thereto* (SLS.14/Circ.115 с поправками).

Правило 4 – Функциональные требования⁵

- 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 местонахождения⁶;
 - .7 прием ИБМ⁷;
 - .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.

⁵ Следует отметить, что суда, выполняющие функции ГМССБ, должны использовать *Руководство по избежанию ложных оповещений о бедствии* (резолюция MSC.514(105)).

⁶ См. правила V/19.2.3.2 и V/19.2.4, как это требуется.

⁷ Следует отметить, что судам может потребоваться прием определенной информации по безопасности на море, когда они находятся в порту.

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 ГМССБ⁸.

⁸ См. *Критерии, применяемые при обеспечении систем подвижной спутниковой связи в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)* (резолюция A.1001(25)) и *Guidance to prospective GMDSS satellite service providers* (MSC.1/Circ.1414).

Часть В Обязательства Договаривающихся правительств⁹

- ⁹
- 1 Не требуется, чтобы каждое Договаривающееся правительство обеспечивало все радиослужбы.
 - 2 Положение № 48.1 Регламента радиосвязи применяется при эксплуатации береговых станций и береговых земных станций.

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 Организации¹⁰. 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 кГц¹¹ 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, которые оно определило вблизи своего побережья¹². Каждое Договаривающееся правительство также обязуется предоставлять Организации своевременные надлежащие уведомления до запланированного сворачивания любых таких служб или любых конкретных береговых средств.

¹⁰ См. *Предоставление услуг радиосвязи для Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)* (резолюция MSC.509(105)).

¹¹ См. *Внедрение системы НАВТЕКС в качестве части Всемирной службы навигационных предупреждений* (резолюция А.617(15)).

¹² Передаваемая Договаривающимися правительствами информация предоставляется в ГИСИС.

Правило 5-1 – Оповестители ГМССБ

1 Настоящее правило применяется ко всем судам во всех рейсах.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить принятие соответствующих мер для регистрации оповестителей ГМССБ и для того, чтобы спасательно-координационные центры могли иметь круглосуточный доступ к информации об этих оповестителях. При необходимости, международные организации, которые ведут реестр этих оповестителей, такие как Морская подвижная система доступа и получения

(Maritime Mobile Access and Retrieval System) МСЭ (MARS), должны уведомляться Договаривающимся правительством о таких присвоенных опознавателях.

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 опознавателями 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 радиоустановок, 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 радиоустановку, 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 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70 УКВ, которая может быть выполнена в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, 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 судно¹³;
- .5 АРБ¹⁴, 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 радиустановку, 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.

¹³ См. *Guidance for the reception of maritime safety information and search and rescue related information as required in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* (MSC.1/Circ.1645).

¹⁴ См. *Оборудование для наведения при поисково-спасательных операциях* (резолюция А.616(15)).

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 радиустановок, 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 радиустановки, 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 радиустановку, 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 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в ту радиоустановку, 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 радиоустановок, 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 радиоустановки, 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 радиоустановку, 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 службой 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 радиоустановок¹⁵.

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 метода¹⁶ 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.

¹⁵ Для руководства рекомендуется следующая формула определения электрической нагрузки резервного источника энергии для каждой радиоустановки, требуемой в условиях бедствия: $1/2$ силы тока, потребляемого для передачи, + сила тока, потребляемого для приема, + сила тока, потребляемого любыми дополнительными нагрузками.

- ¹⁶ Одним из методов проверки емкости аккумуляторной батареи является полная разрядка и перезарядка батареи током нормального зарядного режима за обычный период времени. Оценка состояния заряженности может быть проведена в любое время; однако во время нахождения судна в море она должна выполняться без существенной разрядки батареи.

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 Организацией¹⁷.

¹⁷ См. следующие резолюции, принятые Организацией:

Общие требования

- .1 *Общие требования к судовому радиооборудованию, составляющему часть глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), и к радионавигационным средствам (резолюция А.694(17));*
- .2 *Эксплуатационные требования к представлению информации, касающейся судовождения, на судовых навигационных средствах отображения (резолюция MSC.191(79) с поправками);*
- .3 *Эксплуатационные требования к управлению сигналами на мостике (резолюция MSC.302(87));*

Оборудование ОВЧ

- .4 *Эксплуатационные требования к судовым ОВЧ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов (резолюция MSC.511(105));*
- .5 *Эксплуатационные требования к переносной УКВ радиотелефонной аппаратуре двусторонней связи для спасательных шлюпок и плотов (резолюция MSC.515(105));*
- .6 *Рекомендация по эксплуатационным требованиям к переносной ОВЧ аппаратуре двусторонней радиотелефонной связи на месте действия (для связи с воздушными судами) (приложение 1 к резолюции MSC.80(70) с поправками);*

Оборудование СЧ и ВЧ

- .7 *Эксплуатационные требования к системе для распространения и координации информации по безопасности на море, использующей коротковолновое узкополосное буквопечатание (резолюция MSC.507(105));*
- .8 *Эксплуатационные требования к судовым СЧ и СЧ/ВЧ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь, цифровой избирательный вызов и прием информации по безопасности на море и относящейся к поиску и спасанию информации (резолюция MSC.512(105));*
- .9 *Эксплуатационные требования для приема информации по безопасности на море и относящейся к поиску и спасанию информации на СЧ (НАВТЕКС) и ВЧ (резолюция MSC.508(105));*

Судовые земные станции и оборудование расширенного группового вызова (РГВ)

- .10 *Эксплуатационные требования к судовым земным станциям Инмарсат-С, обеспечивающим передачу и прием сообщений с использованием буквопечатающей телеграфии (резолюция MSC.513(105));*
- .11 *Пересмотренные эксплуатационные требования к оборудованию расширенного группового вызова (РГВ) (резолюция MSC.306(87) с поправками);*
- .12 *Эксплуатационные требования к судовой земной станции, предназначенной для использования в ГМССБ (резолюция MSC.434(98));*

Интегрированные системы радиосвязи

- .13 *Эксплуатационные требования к судовой интегрированной системе связи (ИСС) при ее использовании в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) (резолюция MSC.517(105));*

Аварийные радиобуи – указатели местоположения

- .14 *Эксплуатационные требования к устройствам отделения и включения свободно всплывающего аварийного радиооборудования (резолюция А.662(16));*
- .15 *Эксплуатационные требования к свободно всплывающим аварийным радиобуям – указателям местоположения (АРБ), работающим на частоте 406 МГц (резолюция MSC.471(101));*

Передачики и приемники для целей поиска и спасания

- .16 *Эксплуатационные требования к радиолокационным ответчикам для целей поиска и спасания (резолюция MSC.510(105)); и*
- .17 *Эксплуатационные требования к поисково-спасательным передатчикам АИС (АИС-САРТ) для использования в поисково-спасательных операциях (резолюция MSC.246(83)).*

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 Организации¹⁸.

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 А1 или А2, 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 А3 или А4, 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 судне¹⁹ 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 обслуживания²⁰.

¹⁸ См. *Общие требования к судовому радиооборудованию, составляющему часть глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), и к радионавигационным средствам* (резолюция А.694(17)), *Общие требования к электромагнитной совместимости (ЭМС) для всего электрического и электронного судового оборудования* (резолюция А.813(19)) и циркуляр *Clarifications of certain requirements in IMO performance standards for GMDSS equipment* (MSC/Circ.862).

¹⁹ См. *Guidelines on annual testing of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs)* (MSC.1/Circ.1040/Rev.2) и *Руководство по избежанию ложных оповещений о бедствии* (резолюция MSC.514(105)).

²⁰ См. *Guidelines for shore-based maintenance of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs)* (MSC.1/Circ.1039/Rev.1).

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.

²¹ См. раздел В-IV/2 главы IV Кодекса ПДНВ.

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.

²² Требования по автоматической актуализации данных о местоположении судна приводятся в резолюциях MSC.511(105), MSC.512(105) и MSC.513(105).