Продовольственная и
сельскохозяйственная организация
Объединенных Наций

Техника безопасности на море для маломерных рыболовных судов

BOBP

CACFish

Техника безопасности на море для маломерных рыболовных судов

Продовольственная и сельскохозяйственная организация объединенных наций
Рим, 2020

Обязательная ссылка:
ФАО. 2020. *Техника безопасности на море для маломерных рыболовных судов*. Рим.
https://doi.org/10.4060/ca5772ru

Используемые обозначения и представление материала в настоящем информационном продукте не означают выражения какого-либо мнения со стороны Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций относительно правового статуса или уровня развития той или иной страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ или рубежей. Упоминание конкретных компаний или продуктов определенных производителей, независимо от того, запатентованы они или нет, не означает, что ФАО одобряет или рекомендует их, отдавая им предпочтение перед другими компаниями или продуктами аналогичного характера, которые в тексте не упоминаются.

Мнения, выраженные в настоящем информационном продукте, являются мнениями автора (авторов) и не обязательно отражают точку зрения или политику ФАО.

ISBN 978-92-5-133180-4
© ФАО, 2020

Некоторые права защищены. Настоящая работа предоставляется в соответствии с лицензией Creative Commons “С указанием авторства – Некоммерческая - С сохранением условий 3.0 НПО” (CC BY-NC-SA 3.0 IGO; https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/deed.ru).

Согласно условиям данной лицензии настоящую работу можно копировать, распространять и адаптировать в некоммерческих целях при условии надлежащего указания авторства. При любом использовании данной работы не должно быть никаких указаний на то, что ФАО поддерживает какую-либо организацию, продукты или услуги. Использование логотипа ФАО не разрешено. В случае адаптации работы она должна быть лицензирована на условиях аналогичной или равнозначной лицензии Creative Commons. В случае перевода данной работы, вместе с обязательной ссылкой на источник, в него должна быть включена следующая оговорка: «Данный перевод не был выполнен Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций (ФАО). ФАО не несет ответственности за содержание или точность данного перевода. Достоверной редакцией является издание на [указать язык оригинала] языке”.

Возникающие в связи с настоящей лицензией споры, которые не могут урегулированы по обоюдному согласию, должны разрешаться через посредничество и арбитражное разбирательство в соответствии с положениями Статьи 8 лицензии, если в ней не оговорено иное. Посредничество осуществляется в соответствии с "Правилами о посредничестве" Всемирной организации интеллектуальной собственности http://www.wipo.int/amc/ru/mediation/rules/index.html, а любое арбитражное разбирательство должно производиться в соответствии с "Арбитражным регламентом" Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ).

Материалы третьих лиц. Пользователи, желающие повторно использовать материал из данной работы, авторство которого принадлежит третьей стороне, например, таблицы, рисунки или изображения, отвечают за то, чтобы установить, требуется ли разрешение на такое повторное использование, а также за получение разрешения от правообладателя. Удовлетворение исков, поданных в результате нарушения прав в отношении той или иной составляющей части, авторские права на которую принадлежат третьей стороне, лежит исключительно на пользователе.

Продажа, права и лицензирование. Информационные продукты ФАО размещаются на веб-сайте ФАО (www.fao.org/publications); желающие приобрести информационные продукты ФАО могут обращаться по адресу: publications-sales@fao.org. По вопросам коммерческого использования следует обращайться по адресу: www.fao.org/contact-us/licence-request. За справками по вопросам прав и лицензирования следует обращаться по адресу: copyright@fao.org.

Иллюстрации и оформление: С Джаярадж и Юградж Синх Ядава (BOBP-IGO)

Содержание

Глава 1 Общая безопасность 1

Общая безопасность 3
Безопасность на палубе 4
Ограждения и трапы 14
Пожарная безопасность 18
Вентиляция 23
Освещение 24
Работа с канатами и тросами 25
ІСигнальные флаги международного свода сигналов 30

Глава 2 Личная безопасность 31

Личная безопасность 33
Безопасность и здоровье экипажа 58
Меры предосторожности во избежание падений за борт 59
Спасательные средства 60
Безопасность подводного лова 62

Глава 3 Устойчивость судна 65

Устойчивость судна 67
Поддержание устойчивости судна 70

Глава 4 Выживание в море 71

Как действовать в случае отказа двигателя 73
Спасательные плоты и жилеты 81
Альтернативные спасательные средства 84
Угрозы, связанные с охлаждением (правила выживания) 85
Гипотермия 86
Иммерсионное обморожение 87
Солнечный ожог 88
Защита глаз 88
Раздражение и сыпь от солёной воды 88
Функции организма 88
Дегидратация 88
Бред и психические расстройства 89
Гигиена 89

Глава 5 Заключение 91

Предписания и запреты (проверки и процедуры) 92
Что следует делать 92
Чего не следует делать 94
Важные аспекты, которые следует иметь в виду 95
Заключение 97

Предисловие

«Безопасность прежде всего» – это то, что должен иметь в виду каждый, кто работает на рыболовном судне. Вопросы безопасности должны быть самыми приоритетными. Выполнение правил техники безопасности поможет спасти жизни, защитить суда от повреждений, предотвратить несчастные случаи и травмы, защитить окружающую среду и способствовать прибыльному рыболовству.

Владельцы, операторы и капитаны всех рыболовных судов обязаны обучать членов своей команды технике безопасности. В настоящем руководстве приведены примеры аварийных ситуаций, которые могут произойти на рыболовных судах, и полезные советы по предотвращению подобных ситуаций.

Настоящее руководство предназначено, прежде всего, для используемых в рыболовстве маломерных судов, длина которых не превышает 12 метров. Однако большая часть рекомендаций также будет полезна для более крупных рыболовных судов, длиной до 20 метров.

Руководство написано простым языком и снабжено наглядными иллюстрациями для повышения культуры и осведомлённости по вопросам безопасности.

Благодарности

Настоящее руководство по технике безопасности на море для маломерных рыболовных судов было подготовлено Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций (ФАО) в тесном сотрудничестве с Межправительственной организацией «Программа Бенгальского залива» (BOBP-IGO).

Настоящий документ является обновлённой версией руководства, подготовленного в 2007 году в рамках Программы реабилитации пострадавших от цунами, при поддержке правительством Италии. Первоначальный вариант документа подготовили г-н С. К. С. Джаясинх, г-н Лалит Сенанаяке, г-н Ари Гудмундссон и г-н Стефано Термес. Обновлённая версия руководства была подготовлена г-ном С. Джаяраджем и г-ном Юграджем Сингхом Ядавой (BOBP-IGO) под техническим руководством г-на Раймона ван Анрооя, г-жи Ирис Моннеро и г-жи Николь Франц (все ФАО).

Настоящее руководство было подготовлено в поддержку осуществления Добровольных руководящих принципов обеспечения устойчивого мелкомасштабного рыболовства в контексте продовольственной безопасности и искоренения бедности (Руководящие принципы УМР). Поддержка в подготовке и опубликовании русскоязычной версии настоящего документа была оказана Секретариатом Региональной комиссии по рыбному хозяйству и аквакультуре (CACFish). Выражаем особую благодарность секретарю CACFish Хайдару Ферсою и переводчику Дмитрию Ананьеву.

Глава 1

Общая безопасность

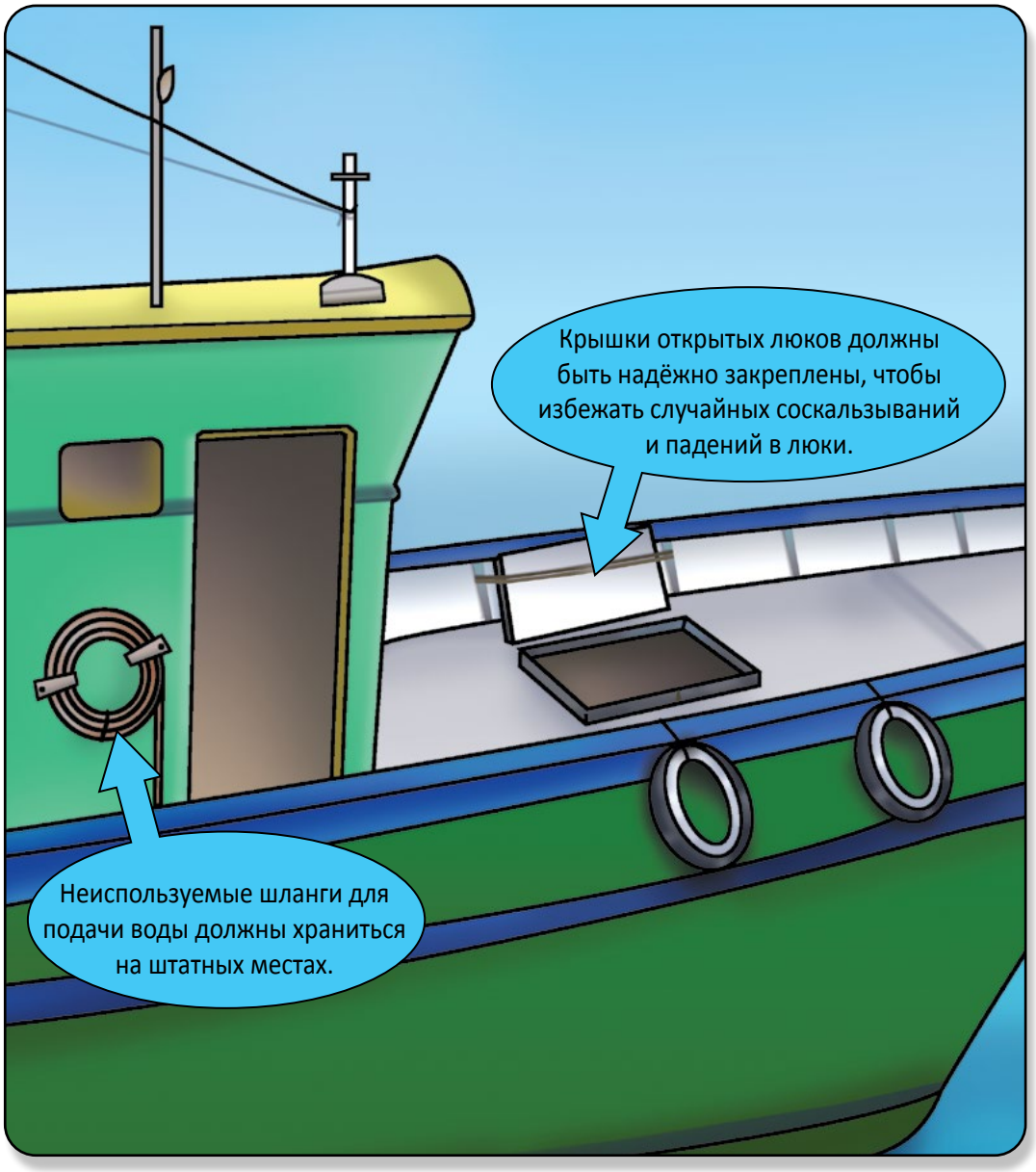
Общая безопасность

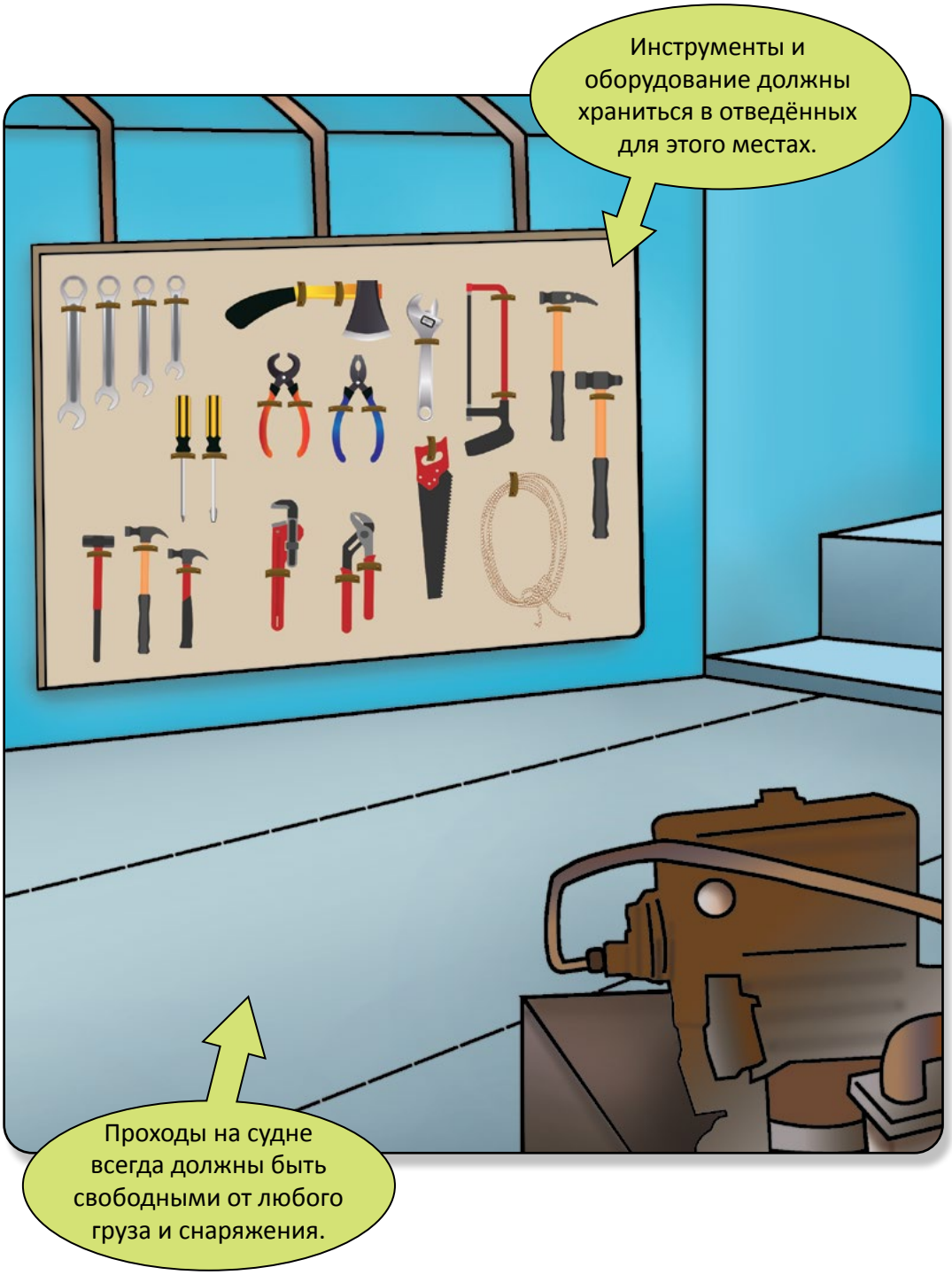
На небольшом рыболовном судне свободное пространство очень ограничено. На борту судна в большом количестве хранятся инструменты, оборудование и орудия лова, необходимые для выполнения рыболовных операций. Расходные материалы, такие как лёд, приманка, пресная вода, топливо и продукты питания, необходимые для успешного выполнения промыслового рейса, также хранятся на борту. Иногда на судне едва хватает места для того, чтобы приготовить еду и разместить команду. Наличие достаточного рабочего и жизненного пространства очень важно для безопасности экипажа. Техническое обслуживание судна также является важным фактором безопасности. Регулярная проверка системы рулевого управления и топливной системы, навигационного оборудования, функциональности корпуса и двигателя, а также аварийно-спасательных средств имеет серьёзное значение для безопасности судна и экипажа.

Имейте в виду: к основным причинам аварий и несчастных случаев на рыболовных судах относятся:

1. Пожар на борту
2. Падение человека за борт
3. Несчастные случаи с членами экипажа
4. Течи в корпусе судна
5. Потеря устойчивости и опрокидывание
6. Потеря орудий лова
7. Отказ двигателя
8. Потеря рулевого управления
9. Потеря гребного винта
10. Неисправность коробки передач
11. Недостаток топлива
12. Встреча с циклоном
13. Нехватка питьевой воды и провизии
14. Столкновение с другим судном
15. Потеря связи
16. Попадание в руки пиратов
17. Посадка на мель
18. Взрыв
19. Встреча с сильным ветром и течением
20. Попадание молнии

Безопасность на палубе

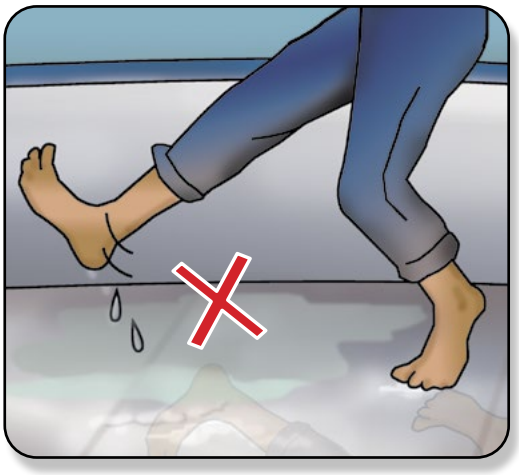



Инструменты и оборудование должны храниться в отведённых для этого местах.
Проходы на судне всегда должны быть свободными от любого груза и снаряжения.

Всегда держите под рукой кусачки и нож, чтобы быстро обрезать запутавшиеся снасти. С помощью этих инструментов можно также освободить человека, запутавшегося в сетях или зацепившегося за крючок.

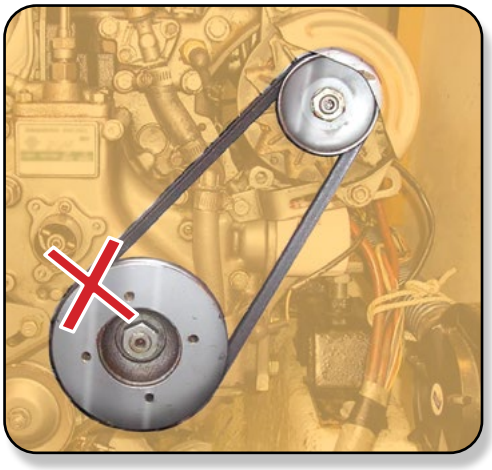
Не используйте в качестве моющих средств бензин и другие жидкости, способные вызвать пожар.

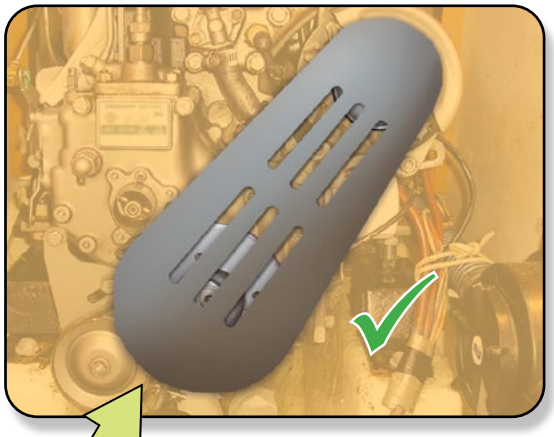
Места проведения работ, палубы, машинное отделение, рулевая рубка и якорная зона должны быть свободны от предметов, из-за которых человек может поскользнуться и/или споткнуться.



На палубе не должно быть скользких поверхностей, за исключением тех случаев, когда для обработки рыбы требуется гладкая поверхность.

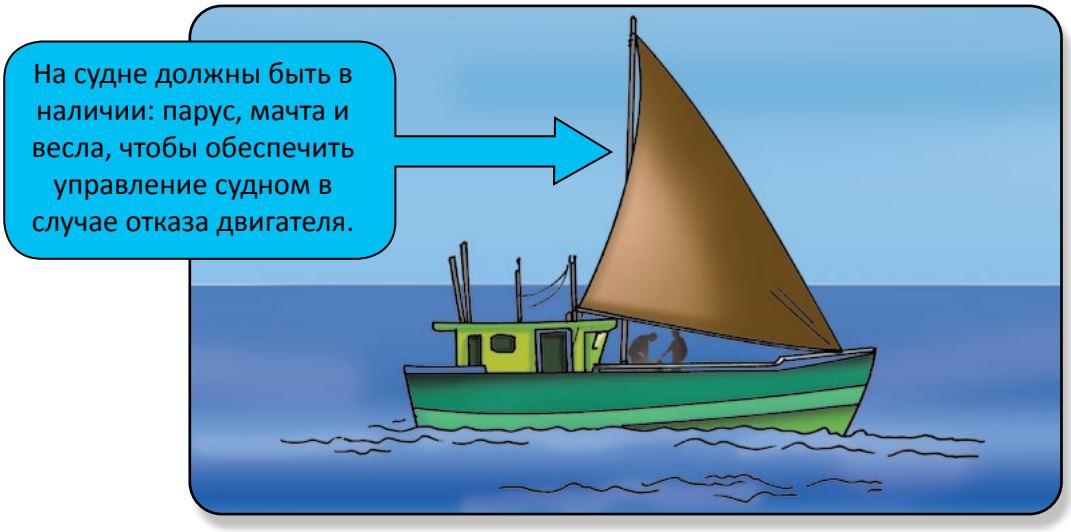
Палубное снаряжение должно быть надёжно закреплено, чтобы исключить его перемещение или срыв в плохую погоду.





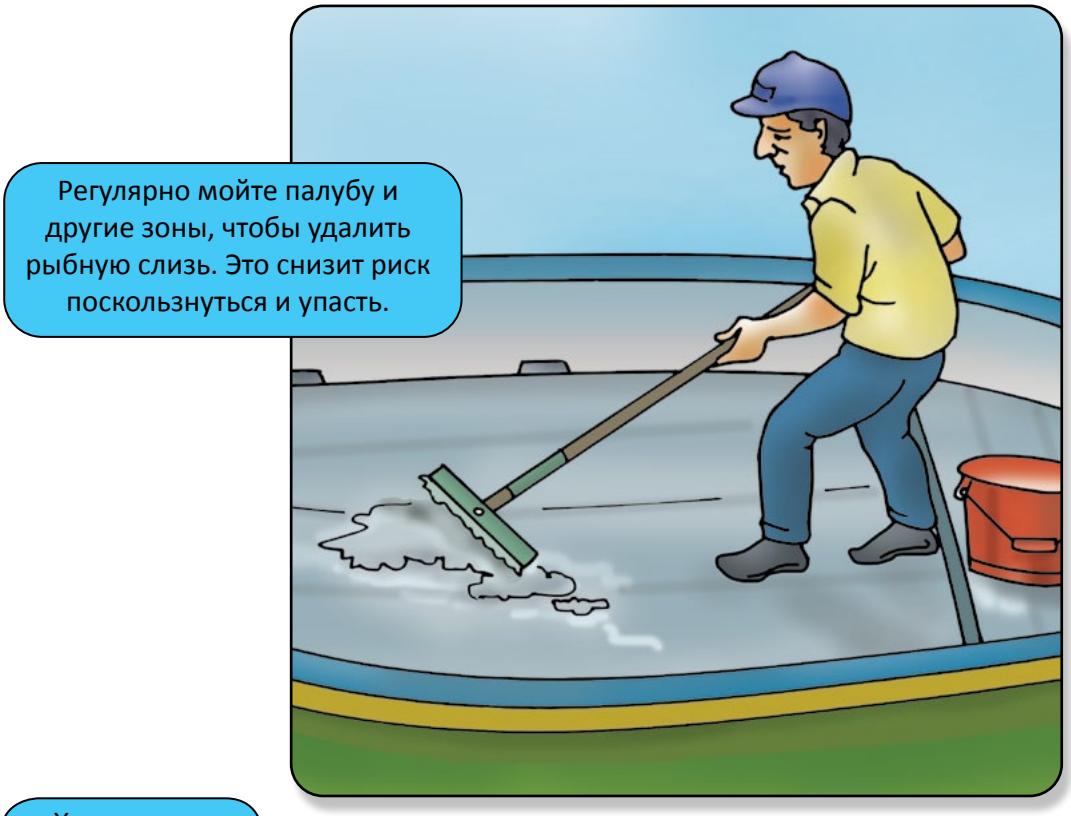
Все ремни и другие движущиеся части оборудования должны быть оснащены соответствующими защитными устройствами.

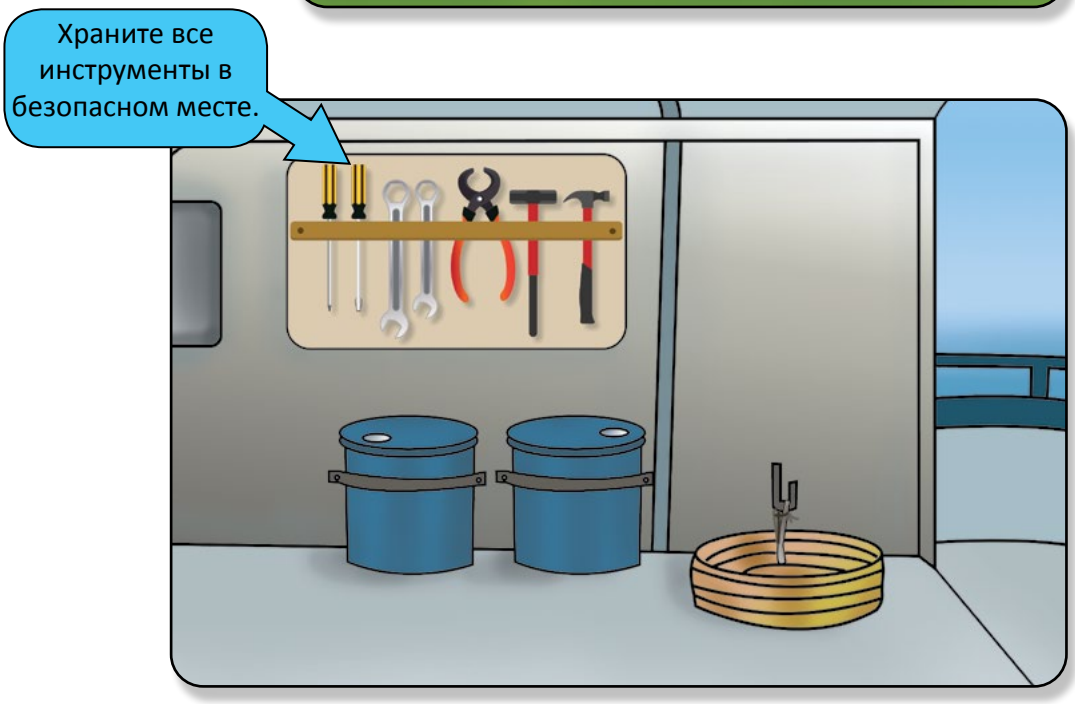
Не допускается наличие острых кромок в местах работы членов экипажа, в жилых отсеках и других местах их активности.

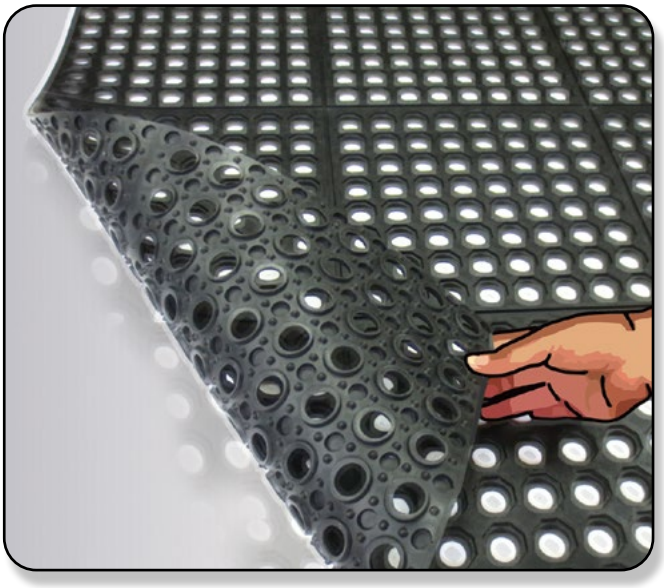

На судне должны быть в наличии: парус, мачта и весла, чтобы обеспечить управление судном в случае отказа двигателя.

Покидая судно при его швартовке к причалу, будьте осторожны. При попытке выйти слишком рано, можно легко попасть в зазор между причалом и судном.

Здесь есть кто-нибудь?
Перед закрытием люков трюмов и отсеков всегда следите за тем, чтобы никто не был заперт или забыт внутри.


Регулярно мойте палубу и другие зоны, чтобы удалить рыбную слизь. Это снизит риск поскользнуться и упасть.


Храните все инструменты в безопасном месте.



Там где это целесообразно используйте коврики (маты) для хорошей опоры ног.

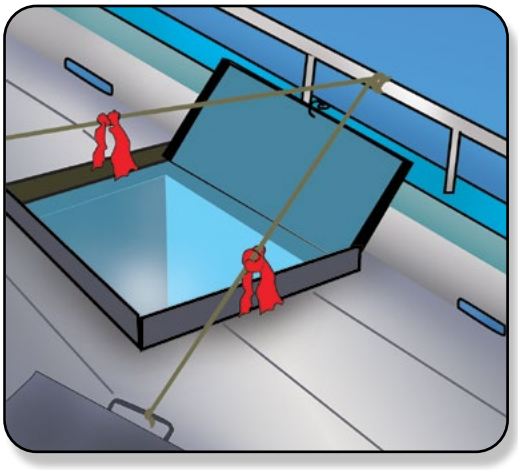
Не бросайте за борт ведро для зачерпывания воды, когда судно движется. Вы можете выпасть за борт вслед за ведром.

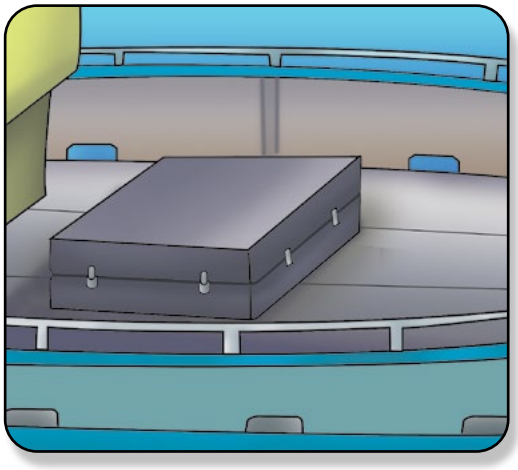
Пользуйтесь защитными перчатками для извлечения рыбы из воды.

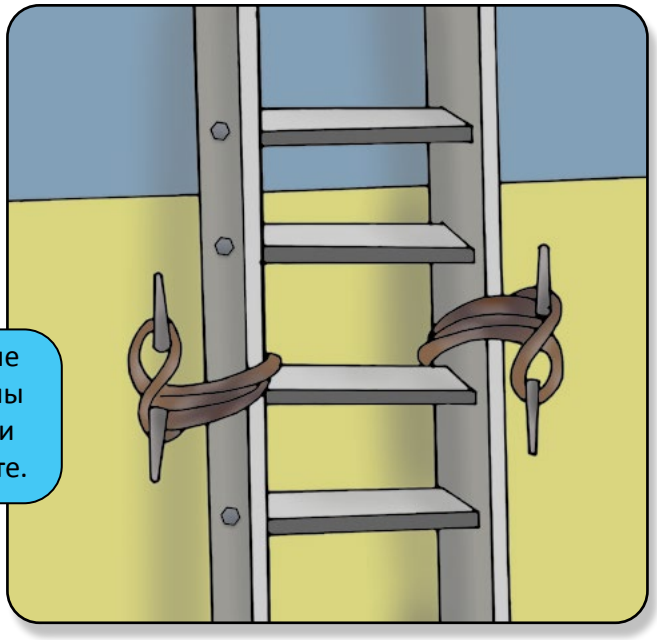
Если вы вышли на рыбалку в одиночку и вам нужно выйти на палубу, выключите двигатель. В этом случае при вашем падении за борт судно не будет быстро удаляться от вас.

Ограждения и трапы

Неиспользуемые палубные люки и другие отверстия должны быть закрыты и надёжно закреплены для предотвращения затопления и исключения случайного падения в них членов экипажа. Убедитесь, что крышки люков надёжно задраены.



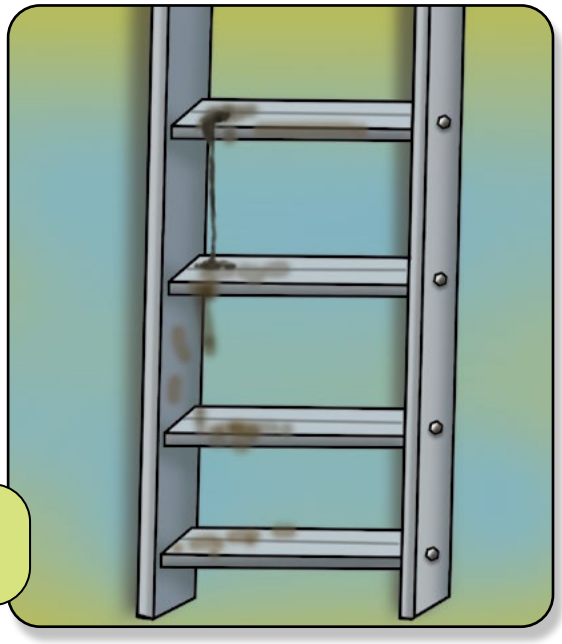




Неиспользуемые переносные лестницы (стремянки) и трапы должны быть привязаны или храниться в безопасном месте.

Всегда проверяйте трапы перед их использованием. Следите за тем, чтобы они были исправны.

Не используйте стремянки. В случае необходимости использования такой лестницы надёжно её закрепите.



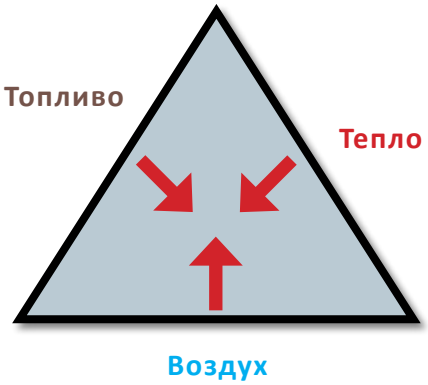
Содержите трапы в чистоте, чтобы не поскользнуться на них.

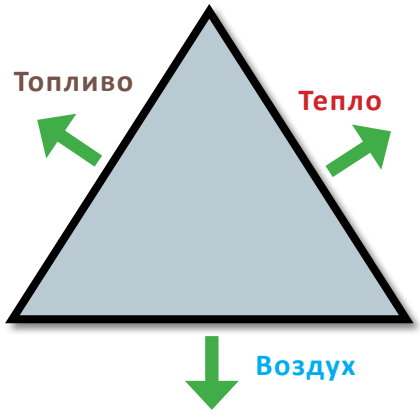
При проведении членом экипажа работ в воде, держите наготове трап (или штормтрап) на палубе.

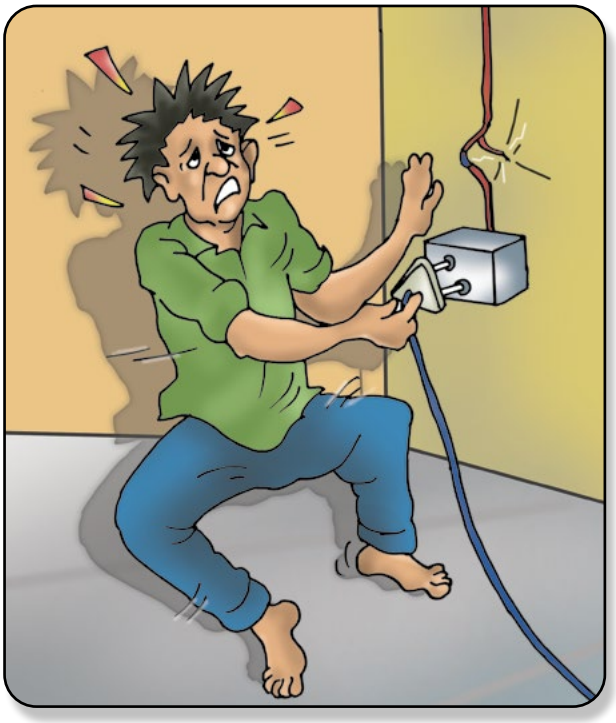
Пользуйтесь боцманским стулом для работ на высоте.

Пожарная безопасность

На море огонь представляет самую большую опасность и угрозу для жизни. Необходимо исключить любые риски возникновения пожара на судне. Топливо, тепло и воздух - три элемента огня. Для снижения рисков, не допускайте соприкосновения этих элементов.







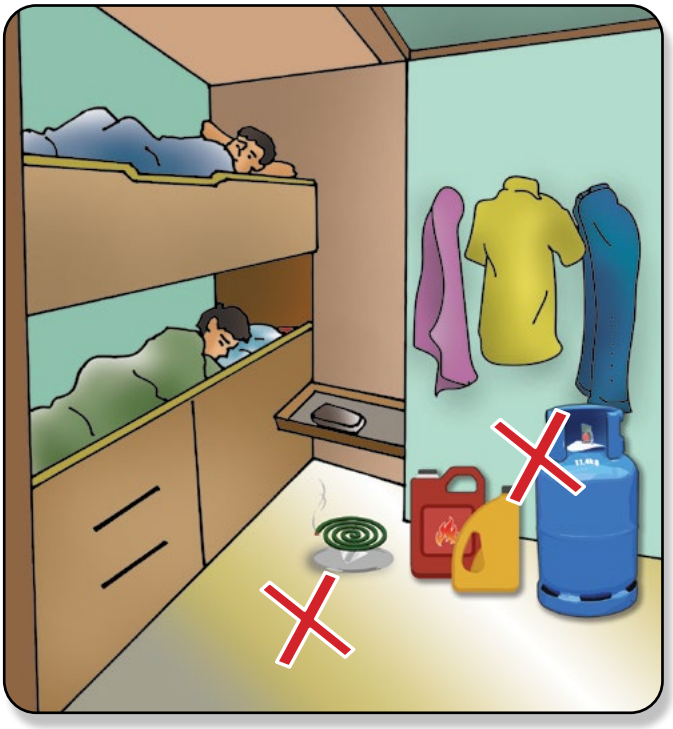
Убедитесь, что на судне всё в порядке с электрической системой. Сразу же заменяйте все слабые контакты, повреждённые и открытые электрические кабели и шнуры, неисправные выключатели; избегайте перегрузки электросети (розеток).

Заменяйте проржавевшие регуляторы газа и газовые шланги до истечения срока их годности или раз в год, особенно если они подвергаются воздействию солнца и погодных условий.

Отключите все неиспользуемые горелки и отсоедините газовый регулятор от баллона. Пользуйтесь только одобренными для применения типами шлангов и регуляторов. Используемые при приготовлении пищи газы пропан и бутан более опасны, чем бензин. Они тяжелее воздуха и при утечке накапливаются в нижних частях судна; их очень трудно удалить. Убедитесь, что все газовые баллоны надёжно закреплены на открытой палубе.

Используйте надёжные защитные устройства на камбузе. Держите посуду в стеллажах или ящиках, оградите плиту небольшой металлической решёткой.

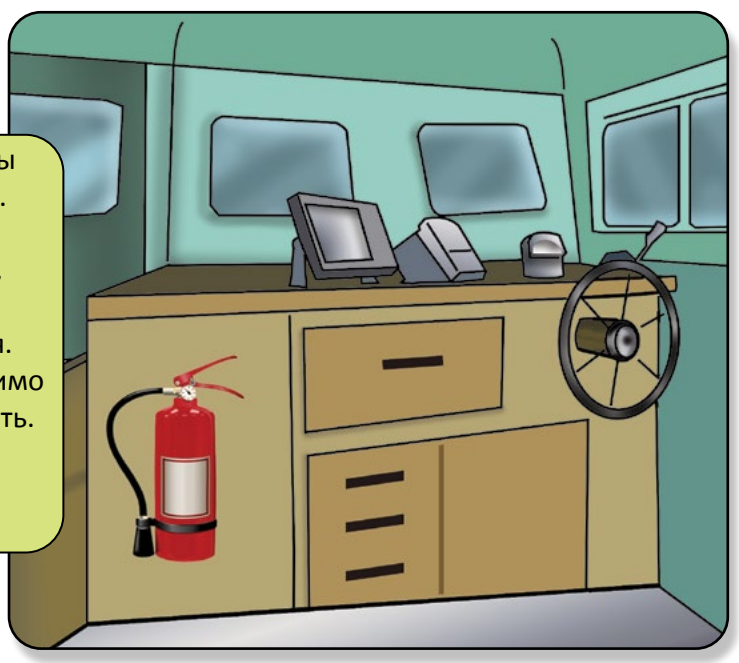
Никогда не оставляйте работающую плиту без присмотра. Жир и масло могут легко воспламениться и привести к большому пожару.



Горючие вещества должны храниться в надёжных контейнерах вдали от жилых помещений. Также нужно следит за тем, чтобы подобные вещества не находились вблизи открытого огня.

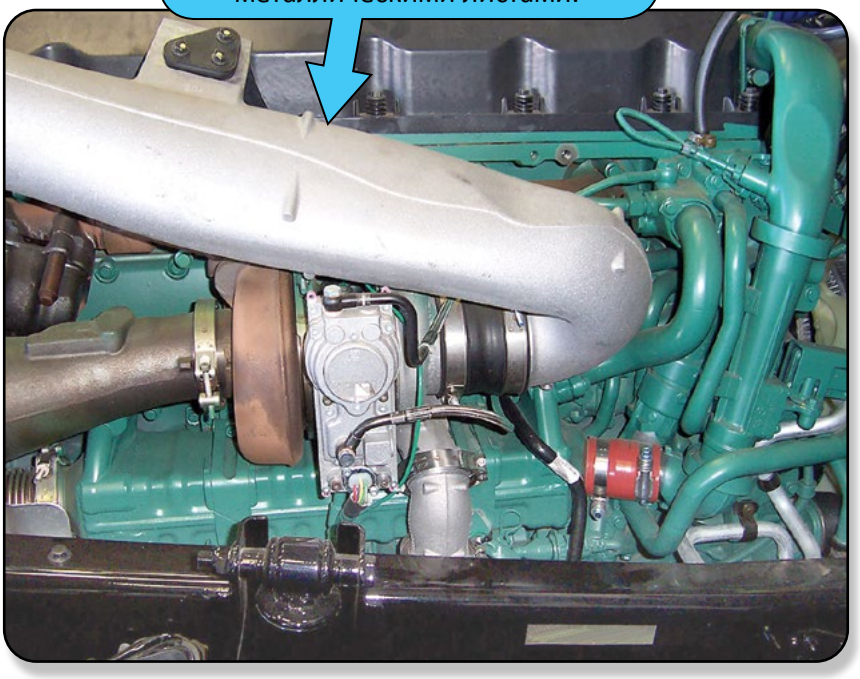
Всегда храните промасленные тряпки (ветошь) в негорючем контейнере. От них не воспламенятся другие предметы, однако они могут загореться самопроизвольно без участия какого-либо другого источника тепла.

Курить на судне разрешено только в специально отведённом месте. Туда же следует поместить огнетушитель и ведро с песком для тушения пожара. Никогда не курите в постели.



Огнетушители должны быть легко доступны. Все находящиеся на борту должны знать, где они находятся и как ими пользоваться. Огнетушители необходимо периодически проверять. По истечении срока годности их следует заменить.

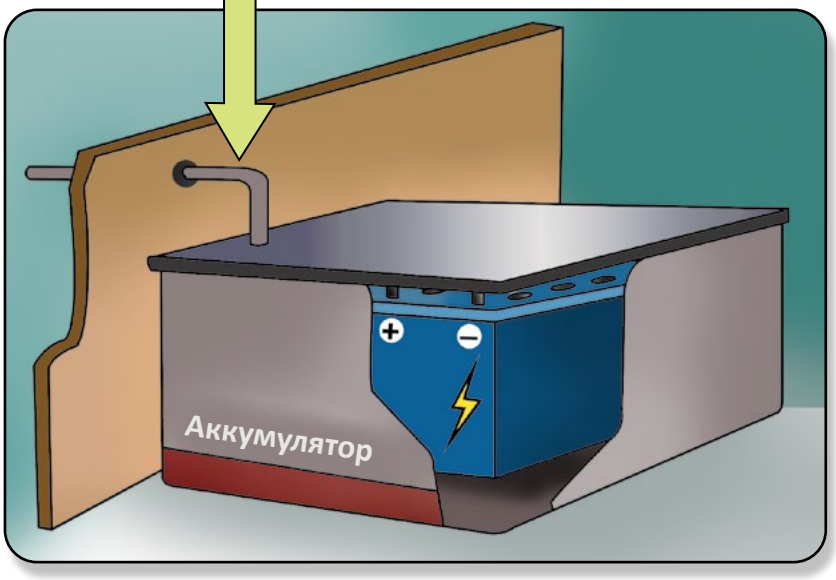
Закройте выхлопные трубы двигателей (а также печей) сплошными или перфорированными металлическими листами.



Не вешайте на плиту тряпки, перчатки, шапки или другие предметы для сушки - они могут упасть на плиту и загореться.

Вентиляция

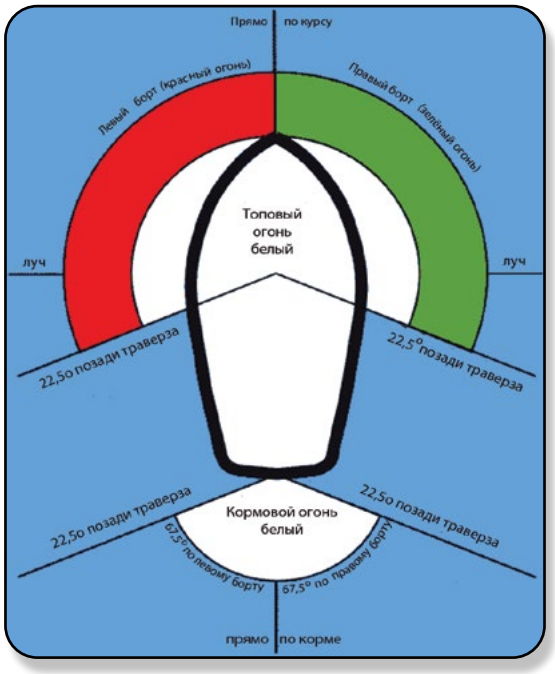
Аккумуляторы должны быть надежно закреплены и располагаться в легко доступных местах с хорошей вентиляцией (вытяжкой). Держите аккумуляторы подальше от воды. Никогда не храните их в каютах экипажа. Пары и газы, выделяемые аккумуляторами, могут принести вред при их вдыхании.



Спальные помещения (каюты) на судне должны быть спроектированы и сделаны таким образом, чтобы обеспечить достаточное количество свежего воздуха для членов экипажа. Выхлопные газы из машинного отделения могут быть смертельно опасными, если допустить их накопление.

Освещение

Во время промысла освещение на палубе должно быть включено, если лов рыбы не требует темноты. Освещение следует организовать на судне таким образом, чтобы оно не ослепляло вахтенного и не влияло на эффективность предписанных навигационных огней.



Ночью на левом борту всегда должен гореть красный свет, на правом борту – зелёный, а на мачте – белый свет, даже если судно стоит на якоре и не движется.

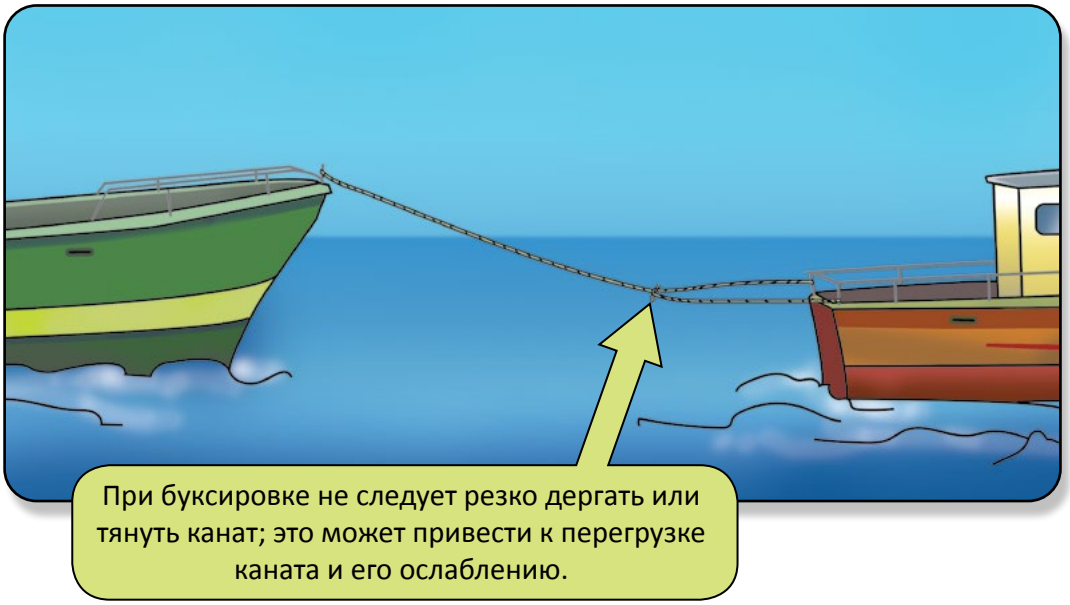
Все рабочие зоны должны быть хорошо освещены, чтобы обеспечить безопасность работ. Следует убедиться, что все трапы, включая сходные, и все подходы к трапам освещены должным образом.

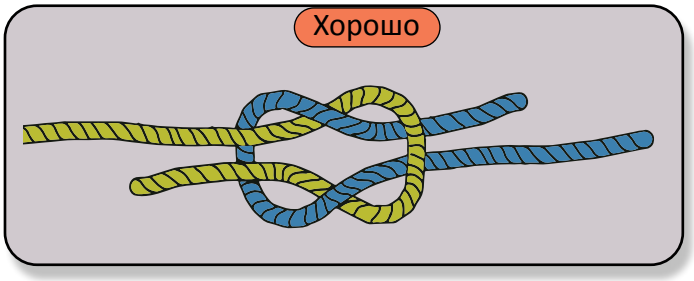
Работа с канатами и тросами

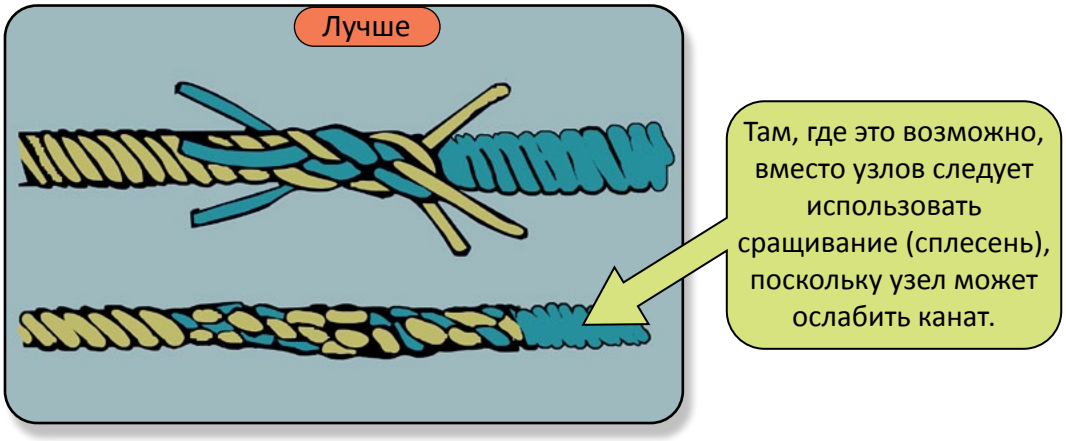
При правой свивке каната его следует разматывать с новой бухты изнутри против часовой стрелки, чтобы сохранить скрутку.

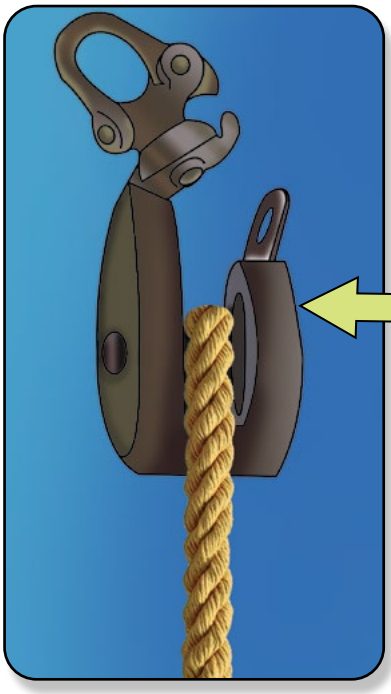
Необходимо устранять перегибы на канате с помощью правильной намотки – по часовой стрелке для правой свивки.

Сразу же заменяйте повреждённый канат или трос. Протягивание каната или троса с заломом (изломом) через блок может быть опасным.


При буксировке не следует резко дергать или тянуть канат; это может привести к перегрузке каната и его ослаблению.


Хорошо


Лучше
Там, где это возможно, вместо узлов следует использовать сращивание (сплесень), поскольку узел может ослабить канат.



Прочность и размер блоков должны быть достаточными для используемых канатов. Диаметр шкива должен соответствовать толщине каната.

Нужно знать безопасную рабочую нагрузку каната и не превышать допустимого значения. Никогда не используйте повреждённые канаты и тросы для поднятия грузов.

Не следует перебрасывать через борт свободные канаты или сети, так как это может повредить гребной винт.
Не следует выбрасывать в море канаты, сети или другое снаряжение. Брошенные орудия лова представляют опасность для других судов, приводят к «фантомному лову» и загрязняют воду.

Неиспользуемые канаты и тросы должны быть аккуратно сложены и крепко связаны, чтобы члены экипажа не могли споткнуться о них.

Исключите попадание на канат машинного масла, бензина, красок или других химических веществ.

Никогда не «складывайте» канат и не сгибайте его резко, это ослабит его пряди (волокна).

Сигнальные флаги международного свода сигналов

«Соблюдай дистанцию; Я маневрирую с трудом.»

«Я меняю курс. Поворачиваю направо.»

«Я не управляюсь держите; связь со мной.»

«Мне нужен лоцман. На рыболовном судне в районе промысла «Я вытягиваю сеть.»

«Я меняю курс. Поворачиваю налево»

«У меня пожар и я имею на борту опасный груз: держитесь в стороне от меня». (или) «У меня утечка опасного груза.»

«Я хочу связаться с вами.»

«Мое судно остановилось и не имеет хода.»

«Человек за бортом» (часто прикрепляется к шесту «человек за бортом» на кораблях). Если это произошло, поднимите семафорный флажок.».

«Держитесь от меня подальше. Рыболовным судам: «Я произвожу парное траление.»

«Прошу помощи.»

«Требуется медицинская помощь.»

«Я поднимаю якорь.»

«Мне нужен буксир.» На рыболовных судах в районе промысла: «Я выбираю сети.»

Глава 2

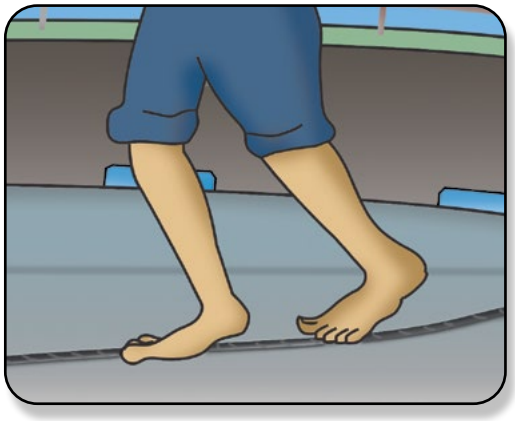
Личная безопасность

Личная безопасность

Никогда не стойте непосредственно под висящим грузом, поднятой стрелой или дерриком.
Не используйте неисправные канаты и тросы для поднятия тяжестей.

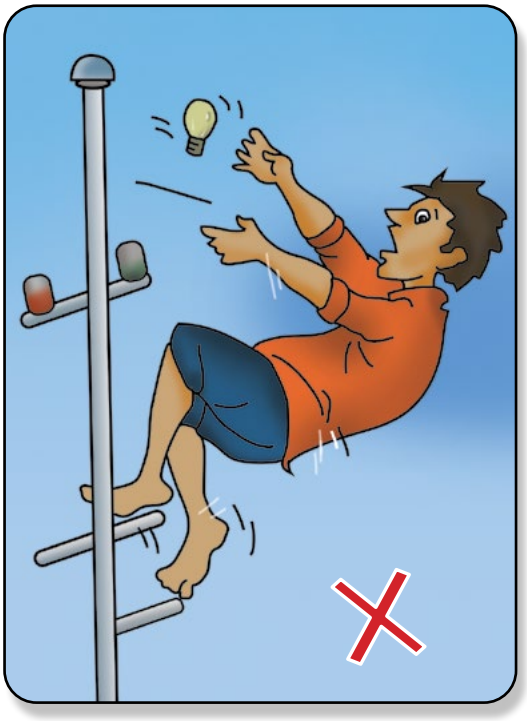
Не становитесь рядом с качающимся грузом, если он не закреплён надёжным образом.

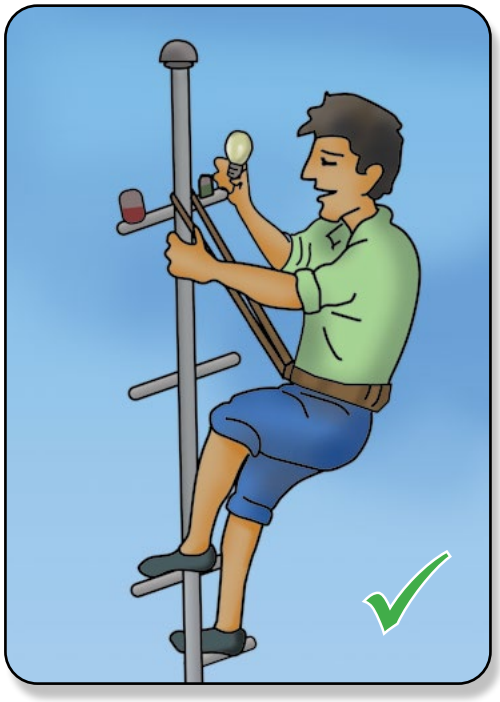
Не стойте на одной линии с натянутыми канатами и тросами. В случае обрыва их оторвавшиеся части отскочат в направлении натяжения и могут нанести вам вред.



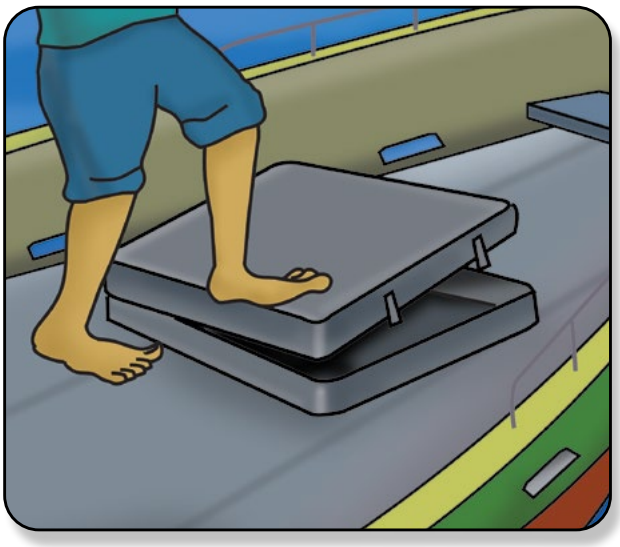
Не становитесь на натянутый канат или трос. При их разрыве вы можете получить травму.

Пользуйтесь предохранительным поясом во время работы на высоте. Если вы поскользнетесь, пояс убережёт вас от падения.

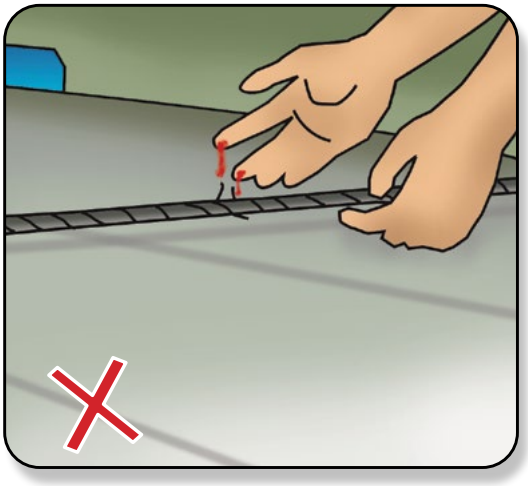


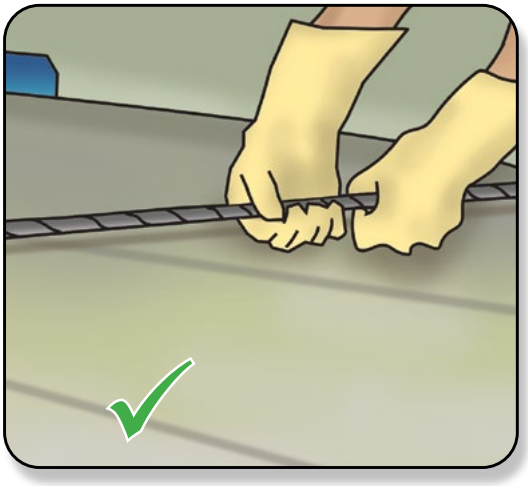


Не ходите по палубе в сланцах; Надевайте подходящую обувь, чтобы не поскользнуться.

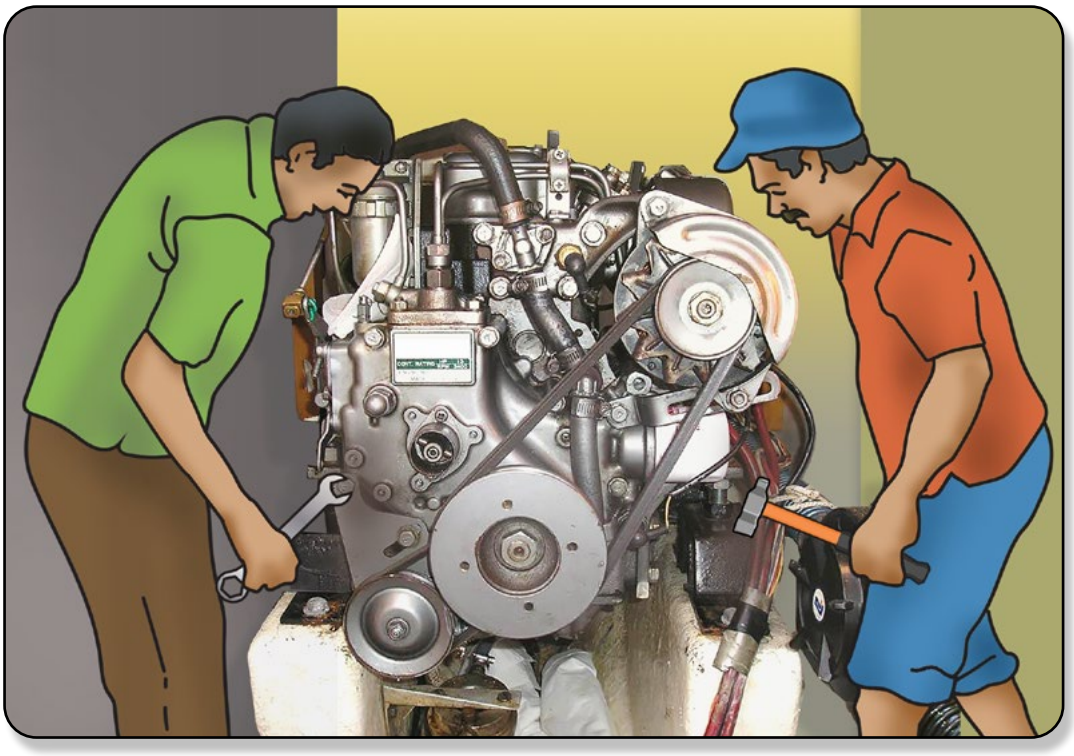


Не наступайте на приоткрытые крышки люков. Если крышка сдвинется, вы можете провалиться в люк.





Работая с канатами и тросами, надевайте перчатки.



Никогда не проводите ремонт или регулировку работающего двигателя.

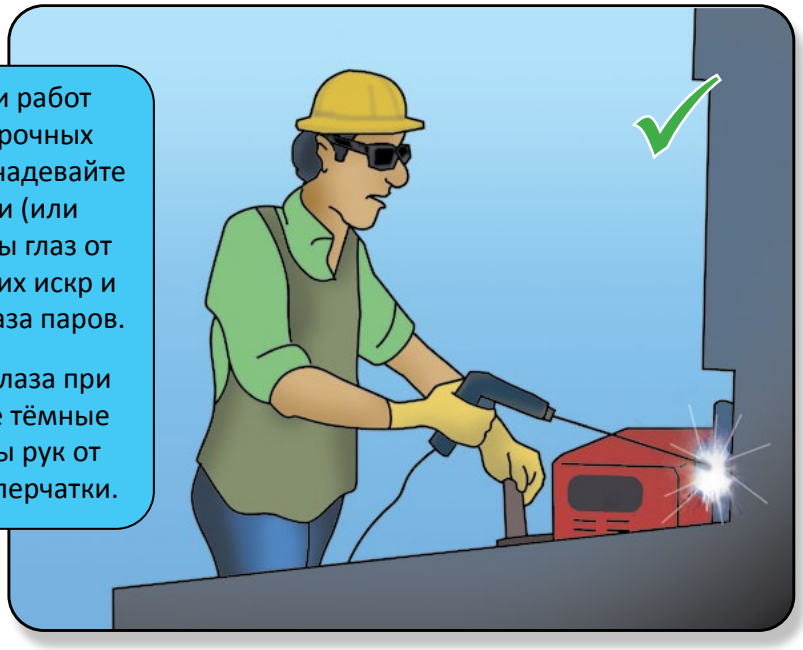
Старайтесь не поднимать из воды крупную и тяжелую рыбу, стоя лицом к носу движущегося судна. Прежде чем извлечь рыбу, держите её по направлению к корме. Такое положение позволит отпустить рыбу по движению судна в случае любых затруднений.

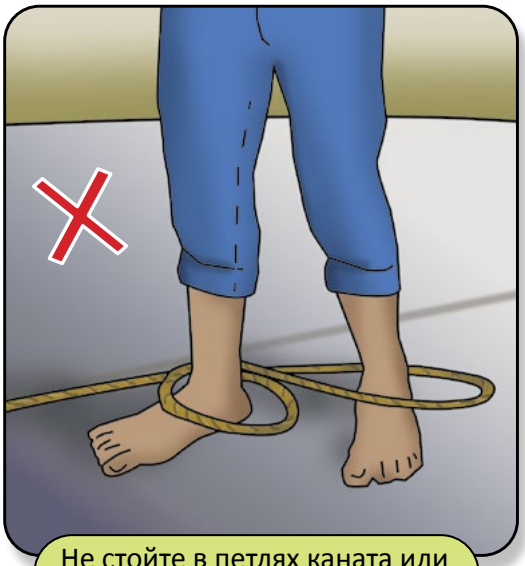
Не выходите на палубу в одиночку ночью или во время шторма. При плохой погоде или если того требуют условия работы, члены экипажа должны надевать предохранительные пояса со страховочным канатом, для страховки от падения за борт.

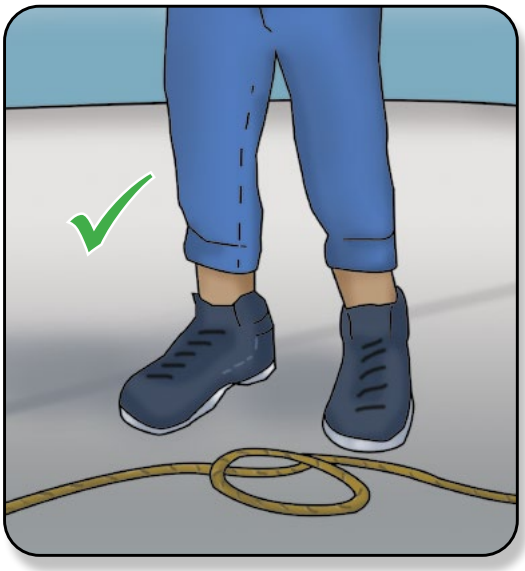
Обеспечьте хорошую вытяжку для открытых топливных баков. Пары, накопившиеся в топливном баке, вредны для здоровья и могут быть опасны. В закрытых на долгое время баках могут образоваться ядовитые газы, такие как угарный газ.

При проведении работ с металлом, сварочных работ и покраски надевайте сварочные очки (или маску) для защиты глаз от излучения, летящих искр и раздражающих глаза паров.

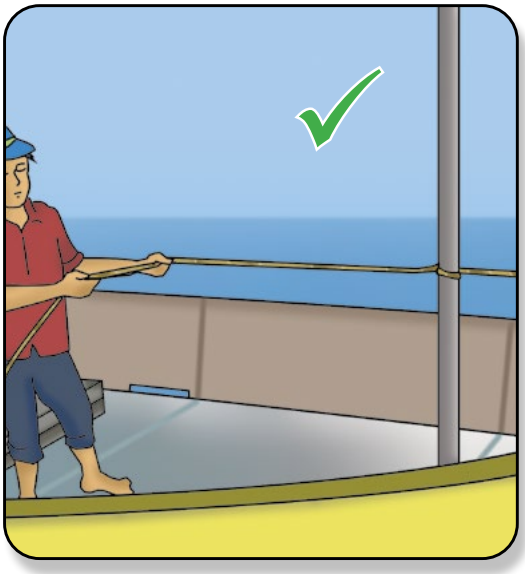
Чтобы защитить глаза при сварке надевайте тёмные очки. Для защиты рук от травм надевайте перчатки.





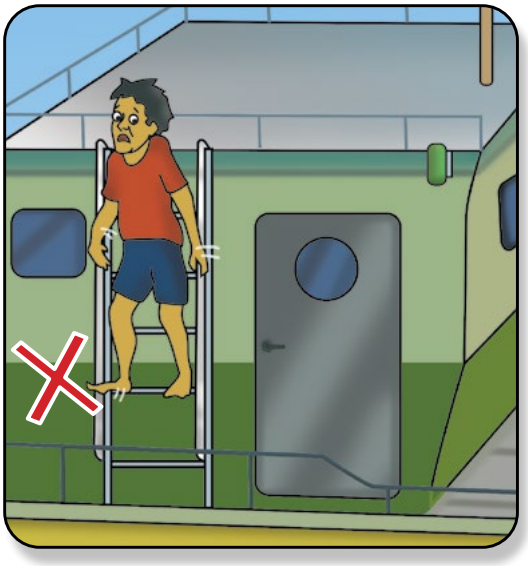


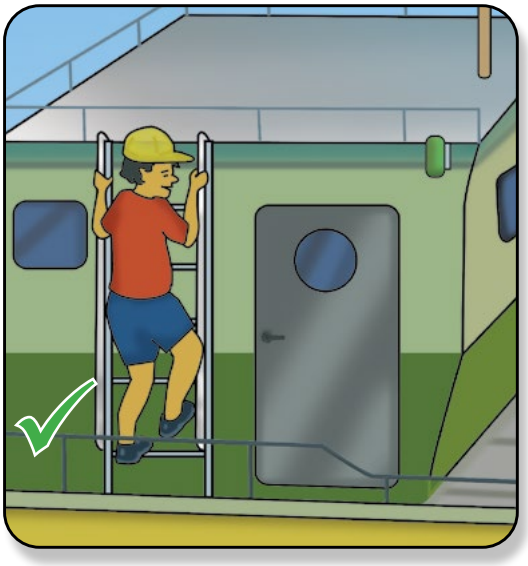
Не стойте в петлях каната или троса. Резкий рывок каната или троса может привести к серьёзной травме



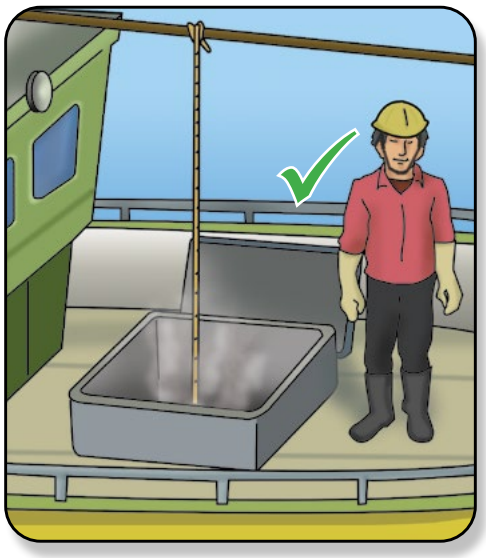
При напряжении или ослаблении каната всегда держите его на достаточном расстоянии от кнехта (тумбы).

Не бегайте по палубе и по трапам. Вы можете поскользнуться, споткнуться или упасть. Не прыгайте. Всегда пользуйтесь трапом или сходнями при посадке на борт или выходе из судна.

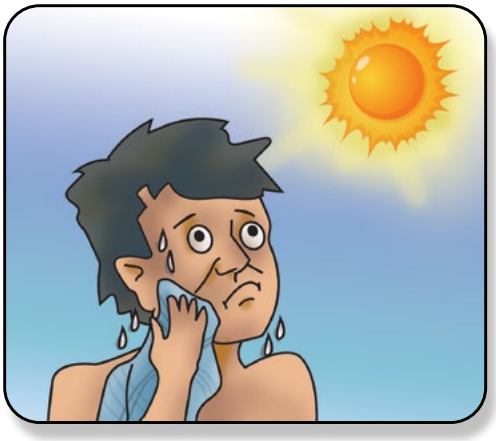




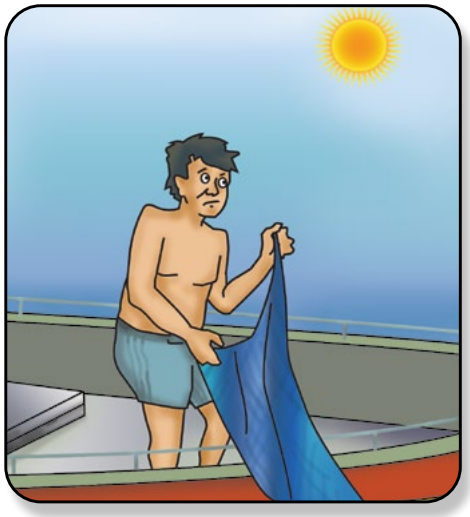
Поднимайтесь по ступенькам трапа лицом к трапу, крепко держась за поручни. Вы должны контролировать каждый свой шаг. Это поможет вам сохранить равновесие даже во время сильной качки. При подъеме или спуске всегда делайте это лицом к трапу.



При спуске под палубу в холодильное отделение или морозильник, наденьте подходящую одежду, обувь/ботинки, перчатки и шлем, чтобы защитить себя от холода.

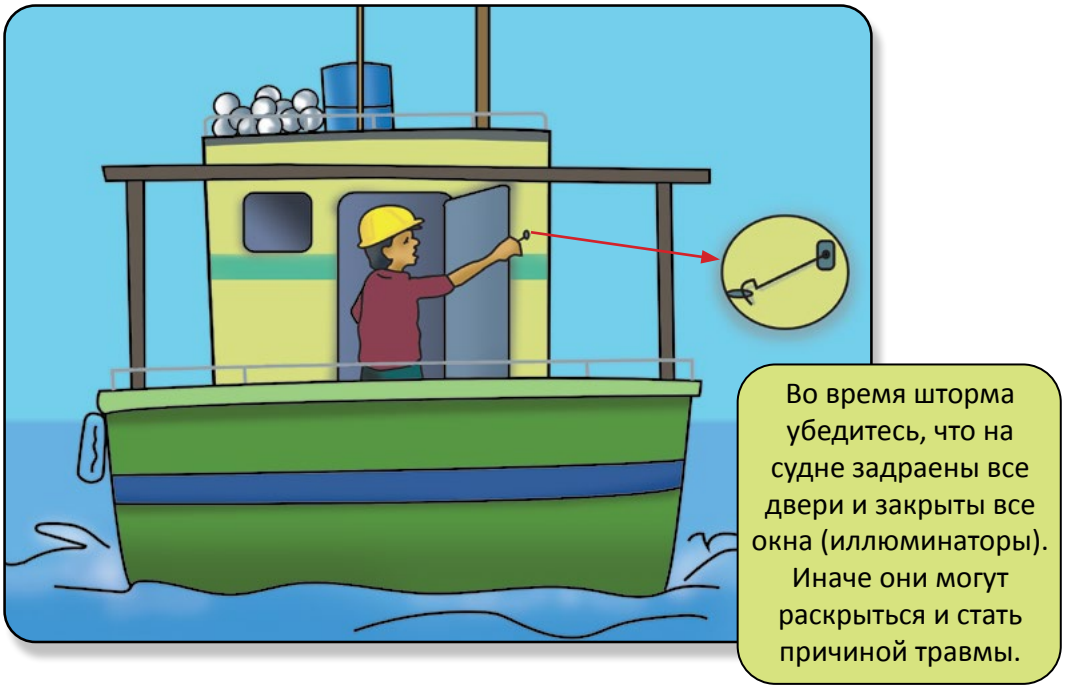


Не подвергайте свое тело воздействию прямых солнечных лучей. Чрезмерное воздействие ультрафиолетовых лучей может вызвать проблемы с кожей или даже рак. Надевайте кепку или шляпу, одежду с длинными рукавами и регулярно используйте крем от загара.



Носите солнцезащитные очки в солнечные дни, так как длительное пребывание на солнце вредно для глаз.

Не поднимайте тяжёлые грузы, сгибая только позвоночник. Лучше делать это из положения полуприседа, слегка расставив при этом ноги. Поднимайте груз, не сгибая спину. Это предотвратит травмы спины и поможет избежать серьёзных последствий.


Во время шторма убедитесь, что на судне задраены все двери и закрыты все окна (иллюминаторы). Иначе они могут раскрыться и стать причиной травмы.

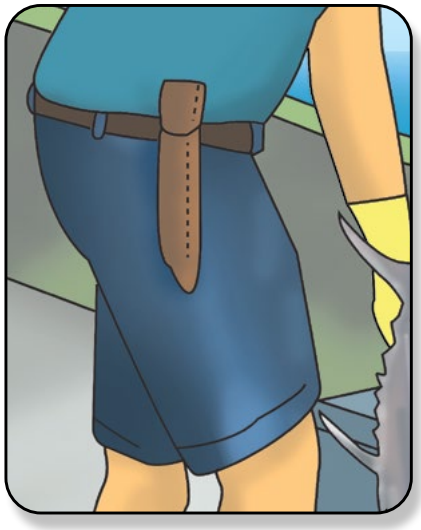
Всегда берегите свои руки, защищайте их от возможных травм.

Соблюдайте все меры безопасности при работе с электропроводкой и электрооборудованием. Перед началом работы с электрооборудованием не забудьте проинформировать об этом всех членов экипажа.

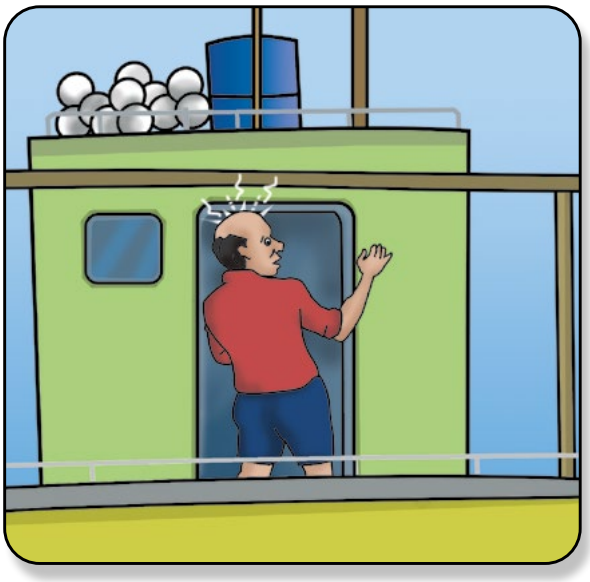
Не стойте на открытой палубе во время грозы. Иначе вы можете стать высшей точкой для молнии, которая может разрядиться в землю через ваше тело. Оставайтесь в рулевой рубке под защитой крыши.

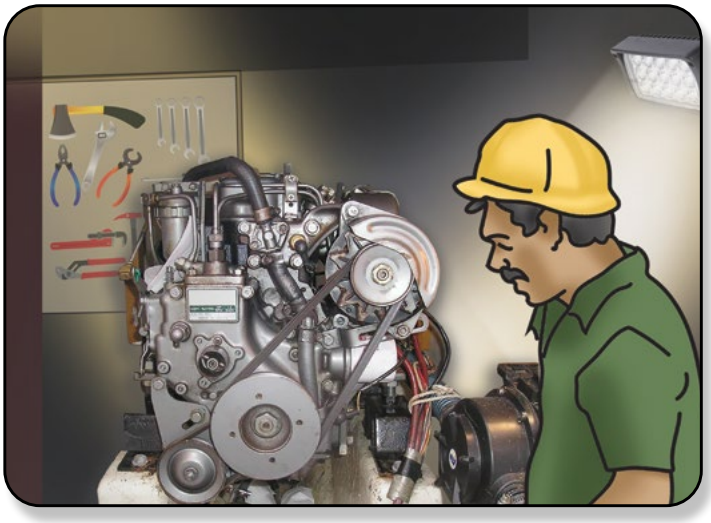
Следите за тем, чтобы ваша одежда была сухой, чистой и опрятной. Надевайте каску или шлем, работая с движущимся оборудованием или под предметами, которые могут упасть.

Всегда держите свой нож моряка в чехле, чтобы предотвратить случайные порезы и ссадины.



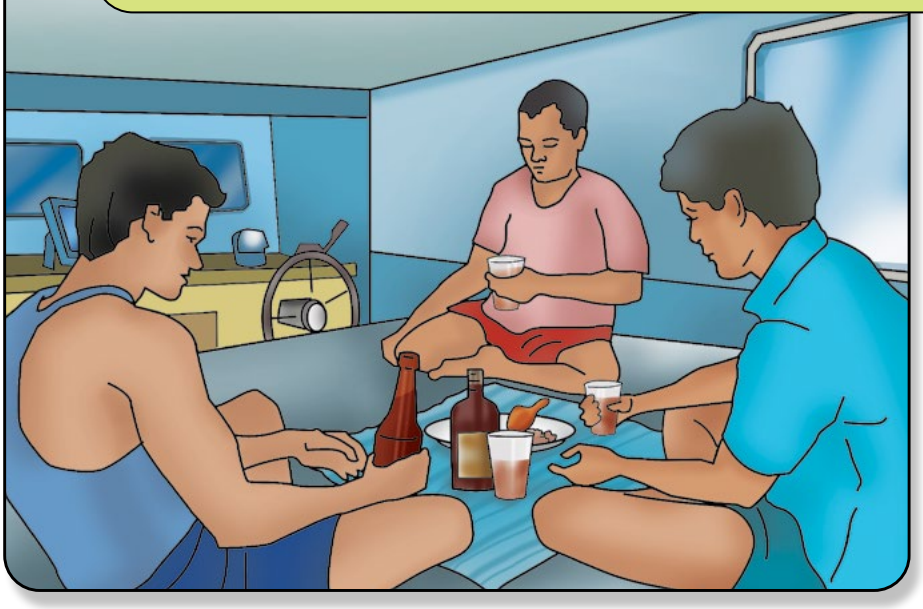
Всегда берегите голову, входя в помещение через двери. Высота дверных коробок на судах меньше, чем в домашних условиях.



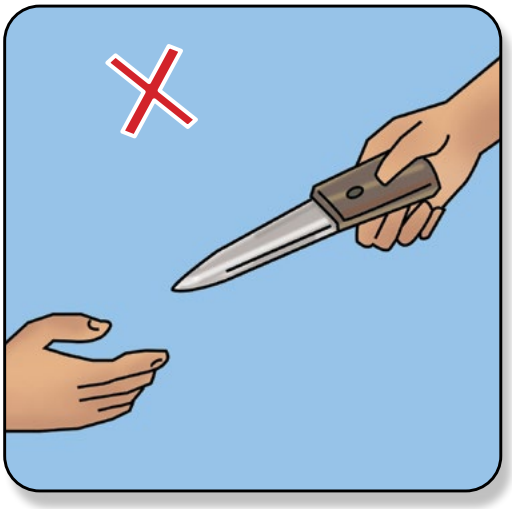


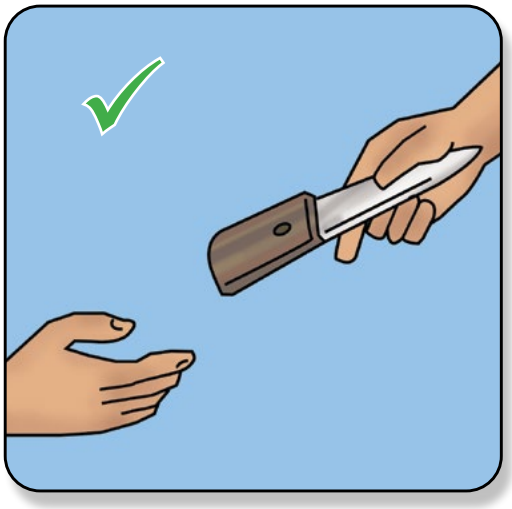
Не входите в трюмы или люки, если они не достаточно освещены. В дополнение к обычному освещению в машинном отделении и рулевой рубке должно быть предусмотрено аварийное освещение.

Чрезмерное употребление алкоголя или употребление наркотиков является угрозой для безопасности судна и экипажа. Не употребляйте домашние крепкие алкогольные напитки или запрещённые спиртные напитки. Много людей погибло в результате употребления некачественного алкоголя.

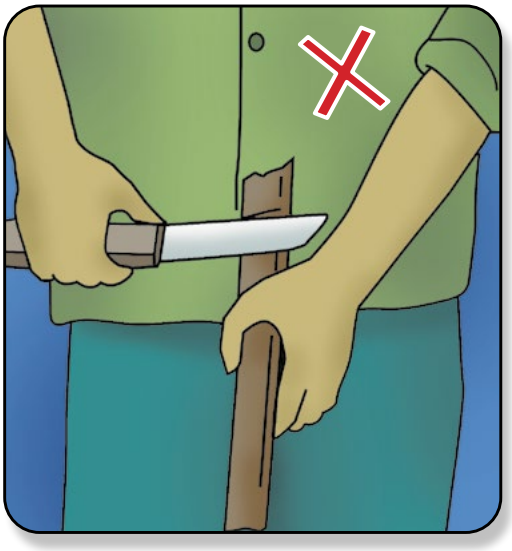


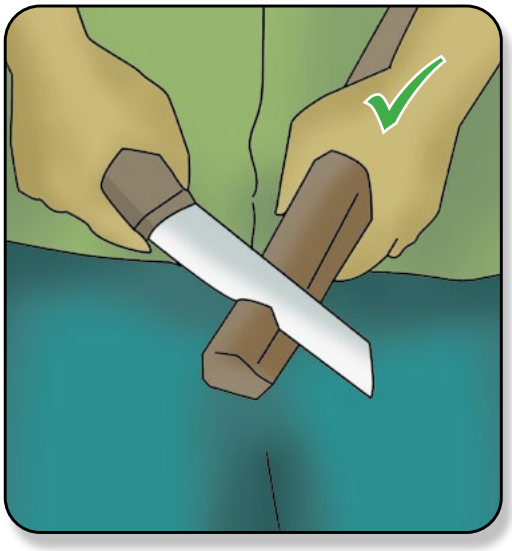
Не передавайте острые инструменты или предметы, держась за их рукоятку. Держите их острым концом вовнутрь.

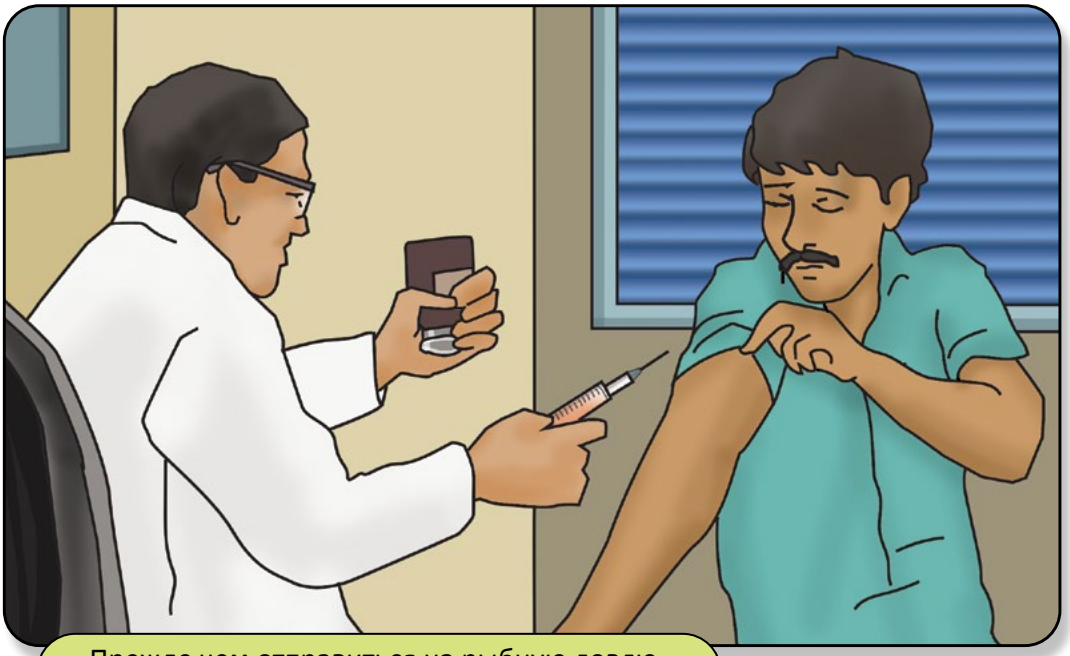




Никогда не режьте твёрдые предметы или наживку лезвием ножа по направлению к себе. Всегда режьте от себя.



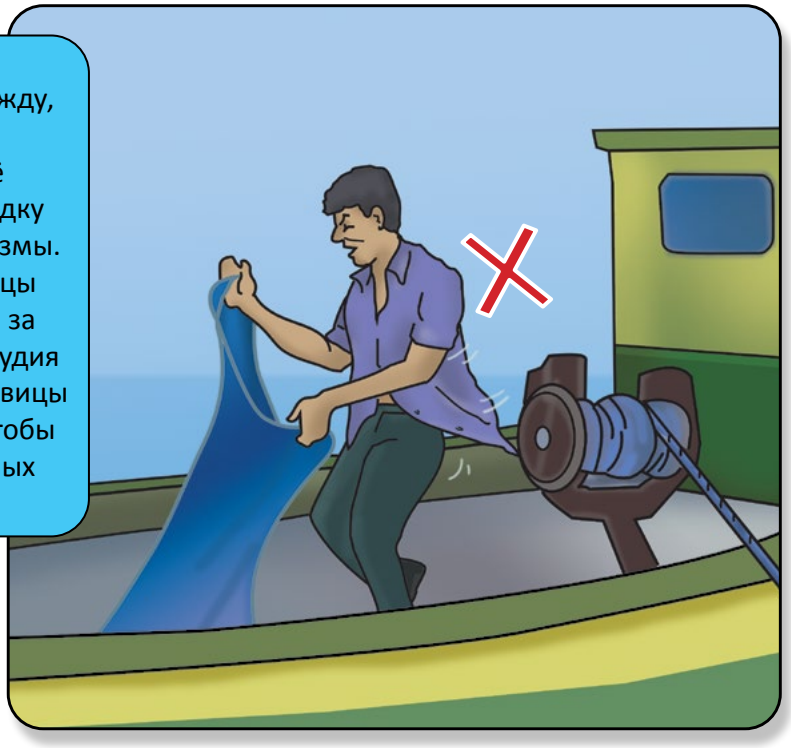




Прежде чем отправиться на рыбную ловлю, сделайте прививку, чтобы не заразиться вирусом.

Никогда не пейте морскую воду, даже если вы находитесь в критической ситуации. Человек может прожить без питьевой воды дольше, чем принимая морскую воду.

Носите плотно прилегающую одежду, чтобы снизить вероятность её попадания в лебёдку или другие механизмы. Открытые пуговицы могут зацепиться за сети или другие орудия лова. Заклейте пуговицы клейкой лентой, чтобы избежать подобных ситуаций.



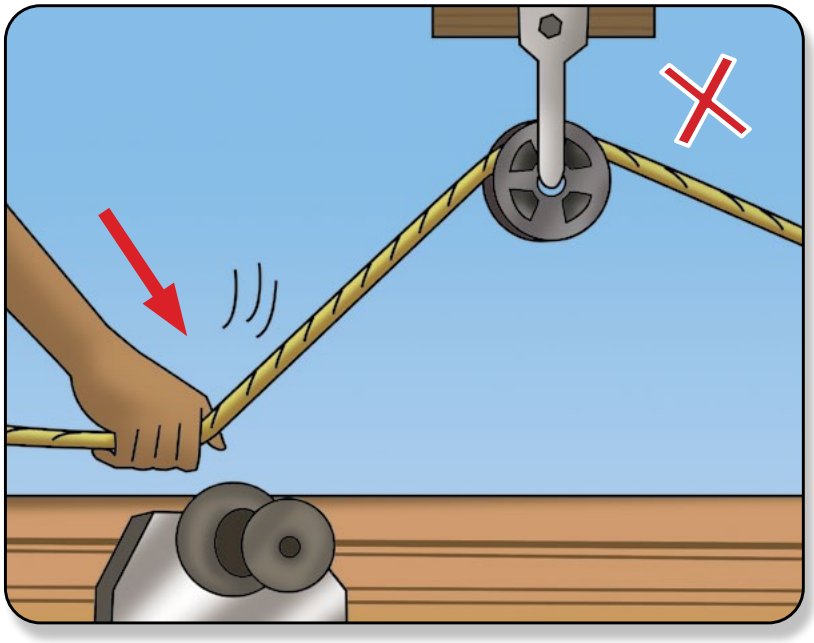
Если у вас длинные волосы, спрячьте их под кепкой. Таким образом, вы уменьшите вероятность попадания волос в блоки, лебёдки и другое оборудование.

Не носите кольца и браслеты. Они могут зацепиться за канаты, сети или другое снаряжение и оборудование.

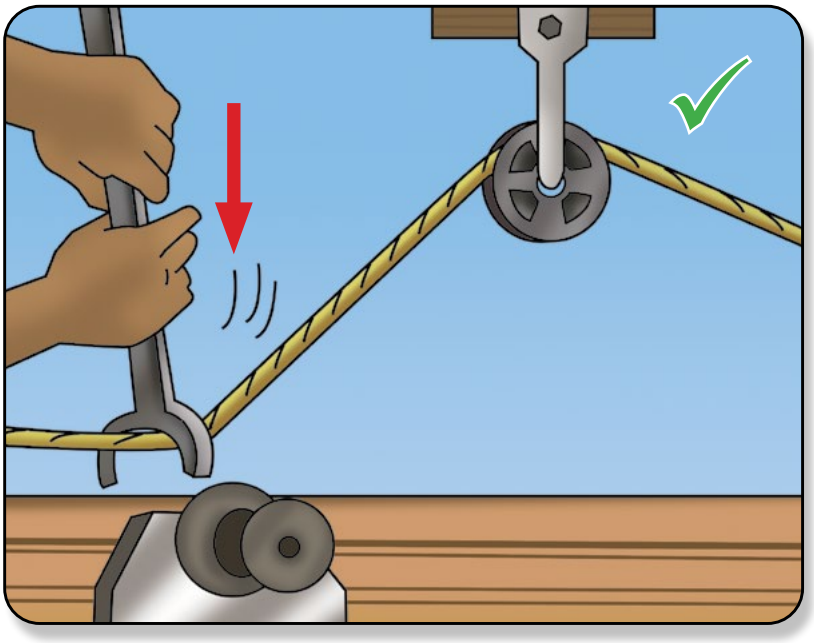
Будьте осторожны, если крышка люка машинного отделения осталась открытой. На некоторых судах в машинное отделение можно попасть из жилой зоны. В этом случае можно легко упасть в машинное отделение через отрытый люк, который вы не заметили.

Работая на высоте, привязывайте инструменты и банки с краской, чтобы они не упали и не повредили тех, кто находится внизу.

Не вмешивайтесь в работу других членов экипажа, если вас об этом не попросили. Находясь в зоне, где проводятся работы, одевайтесь соответствующим образом.

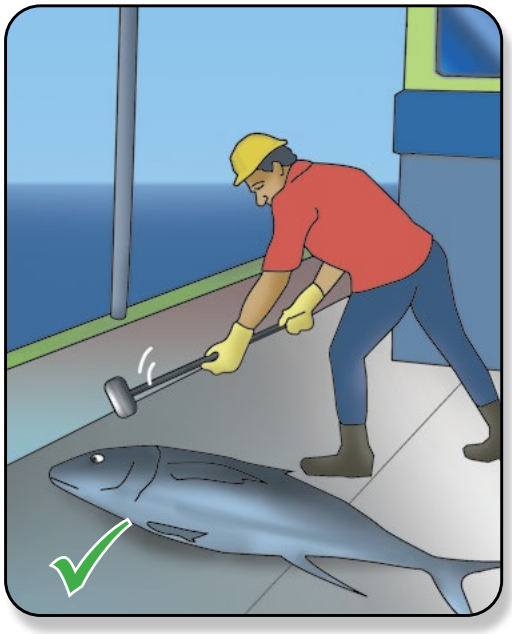


Не пытайтесь завести канат на шкив вручную. Используйте для этого рычаг, например, гаечный ключ. Никогда не держитесь за движущийся канат или трос.



Во время отдыха нужно находиться вне рабочего места.

Не трогайте крупную рыбу, если она ещё жива. У акулы рот продолжает сокращаться ещё какое-то время после её забоя. А у ската на хвосте есть ядовитый шип, укол которым может привести к летальному исходу.

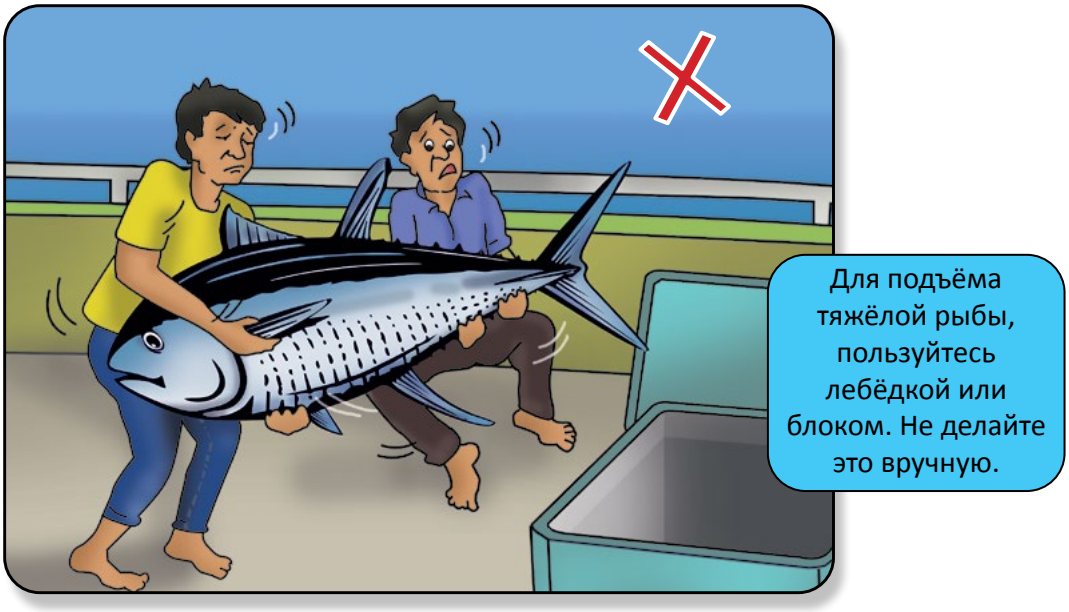


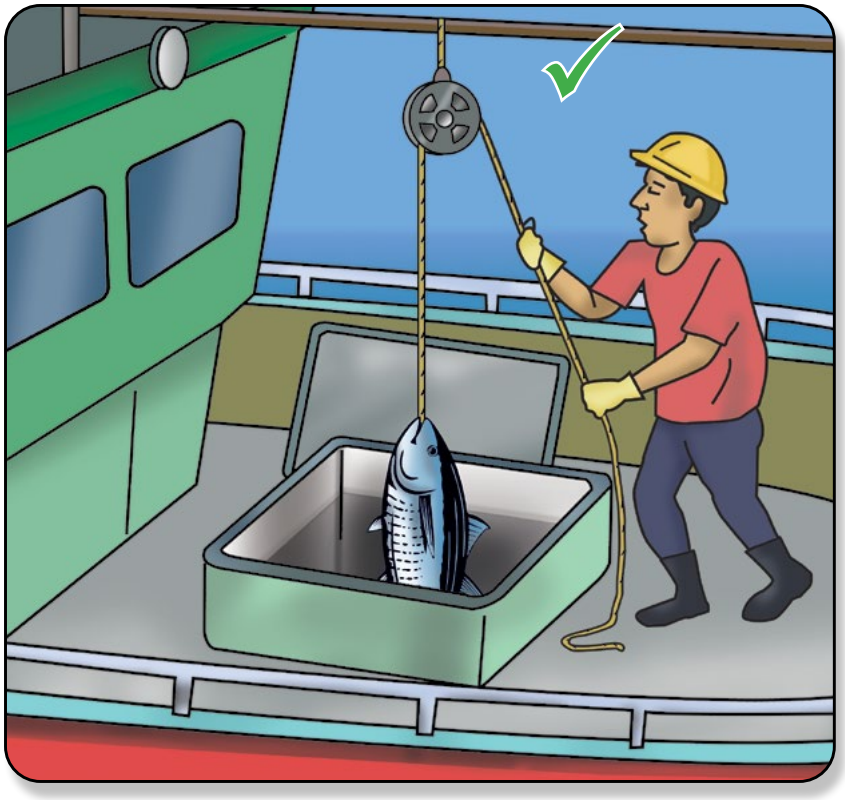
Не ешьте рыбу шарообразной формы, покрытую шипами, она может быть ядовитой. Безопаснее есть рыбу, покрытую чешуёй.

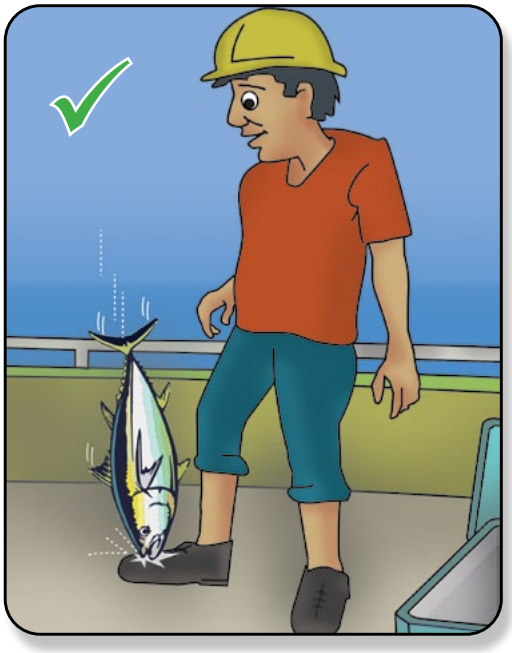
Не трогайте голыми руками медуз или других живых организмов, плавающих в воде. Они могут вызывать раздражение кожи при прикосновении.

Будьте очень осторожны, когда потрошите рыбу. Острые кости, зубы и плавники рыб могут быть опасны.

Защищайте глаза от возможного попадания в них рыболовных крючков, надевая солнцезащитные или другие защитные очки.


Для подъёма тяжёлой рыбы, пользуйтесь лебёдкой или блоком. Не делайте это вручную.





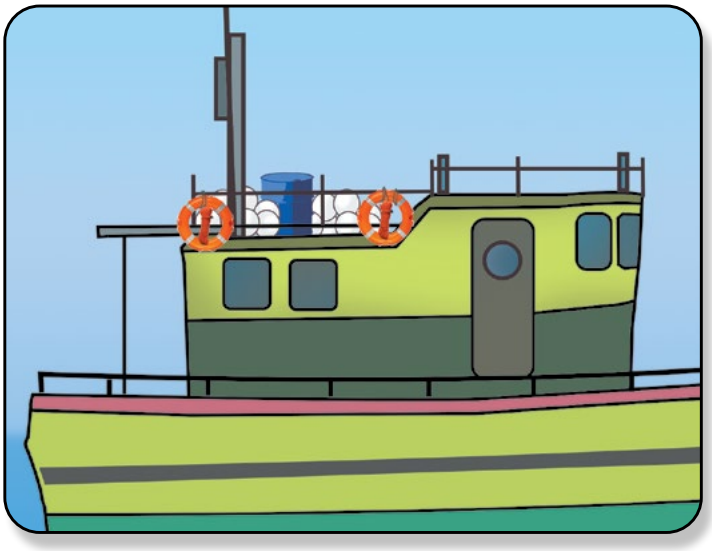
Для работы с крупной замороженной рыбой наденьте защитную обувь.

Безопасность и здоровье экипажа

- Капитан судна, как представитель владельца, несёт полную ответственность за безопасность и здоровье экипажа, а также за безопасную эксплуатацию рыболовного судна.
- Члены экипажа должны сотрудничать с судовладельцем, капитаном и другими членами экипажа для поддержания собственного здоровья и безопасности, а также здоровья и безопасности других членов экипажа и прочих лиц, находящихся на борту судна.
- Все члены экипажа должны информировать капитана и своих коллег о наличии у них аллергии на определённые виды лекарств (если таковая имеется), а также обо всех других, связанных с их здоровьем потребностях.
- Член экипажа, принимающий лекарства, должен иметь с собой необходимое количество медикаментов, достаточное для приёма в течение всего рыболовного рейса.
- Члены экипажа не должны иметь каких-либо противопоказаний, препятствующих их выходу в море.
- Члены экипажа с какими-либо подозрениями на болезнь исключаются из списка лиц, участвующих в промысловом рейсе.

Меры предосторожности во избежание падений за борт

- Всегда соблюдайте осторожность, чтобы не упасть за борт; учтите, что падение за борт является основной причиной гибели людей в море.
- В случае изменения курса или скорости судна нужно уведомить об этом весь экипаж, чтобы изменения в движении не застали их врасплох.
- На рабочей палубе судна должны быть установлены страховочные (штормовые) леера, соответствующие классу и размеру судна, для защиты членов экипажа от падения или смывания за борт в плохую погоду. Должна быть предусмотрена возможность крепления страховочных поясов к штормовым леерам.
- Если работы выполняются с риском падения или выпадения за борт, или они выполняются на палубе в штормовую погоду, рекомендуется использовать страховочный пояс со страховочным линём, пристегиваемым к штормовому лееру. Нужно отрегулировать длину линя, чтобы не упасть за борт. Если нет возможности использовать страховочный пояс со страховочным линём, используйте вместо этого спасательный жилет или защитный рабочий жилет.
- Работать на борту судна во время движения судна следует только в случае крайней необходимости. Перед проведением таких работ должны быть приняты все необходимые меры предосторожности.



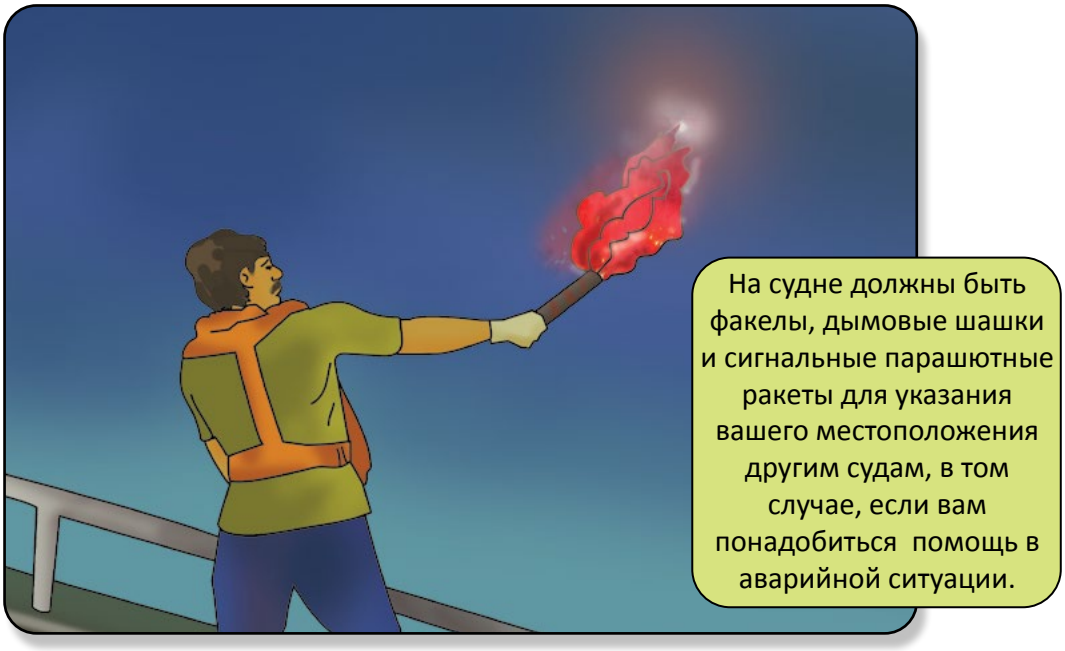
Спасательные средства

На судне должны быть в наличии спасательные жилеты утверждённого образца для каждого члена экипажа.

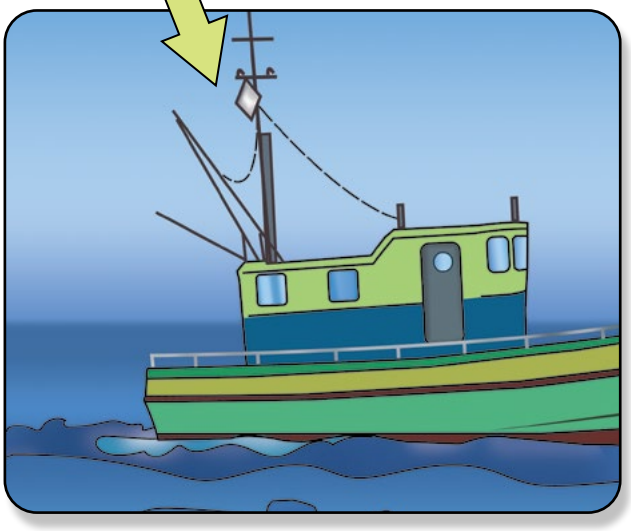
Надевайте спасательный жилет, работая на палубе. Это значительно повышает шансы на выживание в море в случае падения за борт.

Спасательные жилеты должны находится в легко доступном месте, место их хранения должно быть чётко обозначено.

Спасательные плавучие кольца (круги) должны быть в наличии на судне для облегчения нахождения в воде человека упавшего за борт. Держите наготове спасательные кольца с самозажигающимся огнём или плавучие спасательные леера.



Радиолокационный отражатель позволит приближающемуся к вам судну заранее увидеть вас на экране радаре. Это позволит им избежать столкновения с вашим судном или попадания в ваши сети и снасти, которые могут при этом пострадать. Радиолокационный отражатель, установленный на судне, также поможет спасательным судам определить местоположение вашего судна в аварийной ситуации.



Безопасность подводного лова

На маломерных рыболовных судах, использующих для погружения под воду акваланги и шланговое подводное снаряжение, необходимо обучить членов команды правилам использования соответствующего оборудования.

При проведении любых водолазных работ экипаж должен строго соблюдать требование «минимального состава экипажа». Работы должны проводиться в присутствии командира спуска и под его контролем.

К другим требованиям относятся:

1. Работодатели должны убедиться, что все водолазы (аквалангисты) прошли соответствующий инструктаж и знакомы со всеми аспектами использования водолазного снаряжения.
2. Во время погружения на месте погружения должен постоянно находиться обеспечивающий водолаз, готовый в случае необходимости оказать неотложную помощь. Обеспечивающий водолаз должен быть готов погрузиться в воду в течение одной минуты.
3. Каждое судно, используемое для водолазных работ, должно иметь радиопередатчик или телефон для обеспечения голосового контакта с аварийно-спасательными службами.
4. Суда, занимающиеся водолазными работами, должны быть снабжены всеми необходимыми средствами оказания первой помощи, включая аппарат для кислородной терапии. Каждый водолаз должен обладать навыками проведения искусственного дыхания и кислородной терапии.
5. Командир спуска и спускающийся водолаз должны вести отдельные журналы регистрации (учёта) погружений. В журнале должны быть записаны: тип аппарата и используемого газа, время, максимальная глубина погружения, интервал времени между погружениями на поверхности, тип используемых таблиц декомпрессии, дата и примечания. Журнал командира спуска должен быть проверен работодателем по окончании водолазных работ.
6. Суда, занимающиеся водолазными работами, должны выставлять флаг «Альфа» по международному своду сигналов. Этот флаг нужно вывешивать только во время проведения погружения; если все водолазы находятся вне воды нужно снять этот флаг.

7. Каждое судно, занимающееся водолазными работами, должно иметь актуальный список местоположений и номеров телефонов близлежащих служб экстренной помощи, оснащённых рекомпрессионными

камерами, таких как береговая охрана, службы авиамедицинской эвакуации, военно-морской флот и врачи, компетентные в области водолазной медицины.

8. Водолазы в возрасте 40 лет и старше не менее одного раза в год должны проходить осмотр у врача, компетентного в области водолазной медицины. Водолазы до 40 лет должны проходить обследование один раз в два года. В течение 24 часов после каждого погружения водолазы должны носить медицинскую идентификационную бирку. Наличие бирки говорит о том, что их владелец может быть подвержен болезням, связанным с погружением, таким как декомпрессионная болезнь.

9. Водолазный трап должен быть опущен достаточно глубоко в воду, чтобы водолаз мог легко подняться обратно на судно.

10. Следите за тем, чтобы подъём на поверхность не производился слишком быстро – это может вызвать кессонную болезнь.

11. Каждый водолаз должен поддерживать постоянную связь с партнёром или с людьми на поверхности с помощью сигнального конца, поплавков (буёв) или голосовой связи.

12. Водолазы не должны находиться на какой-либо глубине дольше запланированного максимального времени.

13. Аквалангисты не должны опускаться глубже, чем 40 метров (130 футов).

14. Необходимо раз в год проводить визуальный осмотр баллонов акваланга. Гидростатические испытания баллонов нужно проводить раз в пять лет.

15. Минимальный комплект оборудования для аквалангистов (компетенция командира спуска):
    - Дыхательный аппарат (акваланг) с быстро сбрасываемым грузом и манометром
    - Маска и трубка
    - Ласты и/или ботинки
    - Гидрокостюм
    - Перчатки
    - Нож для дайвинга
    - Глубиномер, погружной манометр и компас
    - Компенсатор плавучести (BCD)
    - Баллоны и регулятор с двумя загубниками
    - Часы для дайвинга с индикатором времени погружения или подводный компьютер

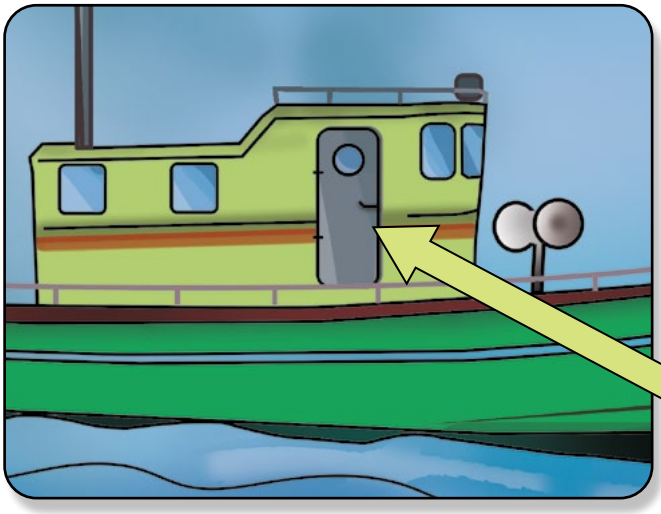
- Грузовой пояс с системой быстрого сброса
- Подводный фонарик
- Комплект сигнальных (маркерных) буёв

16. Водолазы, использующие водолазное снаряжение шлангового типа должны знать глубину погружения и временные ограничения, чтобы обеспечить безопасное погружение.
17. Водолазы, использующие водолазное снаряжение шлангового типа, должны иметь ассистента.
18. Пневмопровод каждого акваланга должен быть снабжён манометром и отдельным вентилем. Манометр располагается ниже вентиля.
19. Водолазные шланги должны быть прикреплены к сигнальному концу во избежание чрезмерного напряжения в шланге или шлеме. Диаметр сигнального конца – 16 мм, он должен быть изготовлен из полипропилена или аналогичного синтетического материала. Необходимо использовать только подходящие шланги, специально разработанные для подводного плавания.

Глава 3

Устойчивость судна

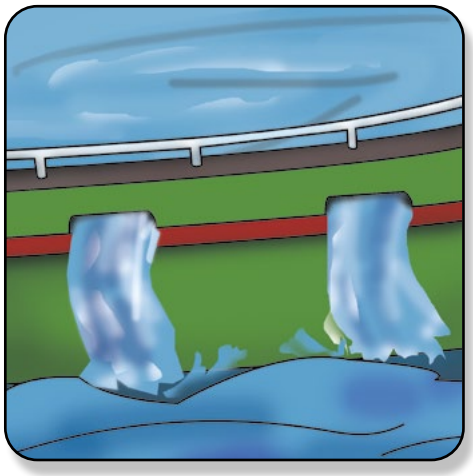
Устойчивость судна



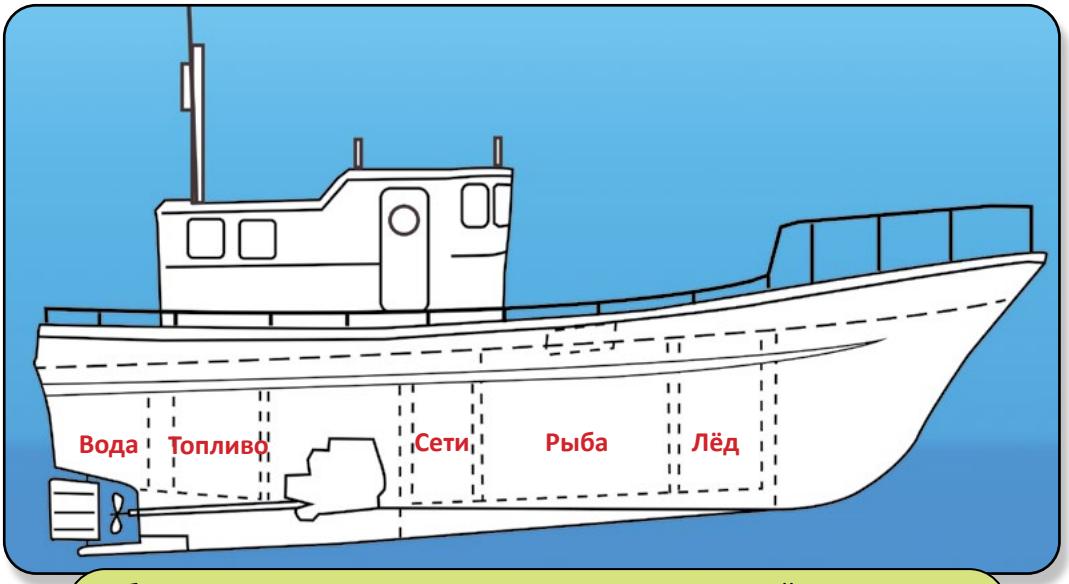
Держите все водонепроницаемые двери закрытыми, если они не используются.

Убедитесь, все двери надёжно закрыты, особенно в тех случаях, когда ожидается штормовая погода.

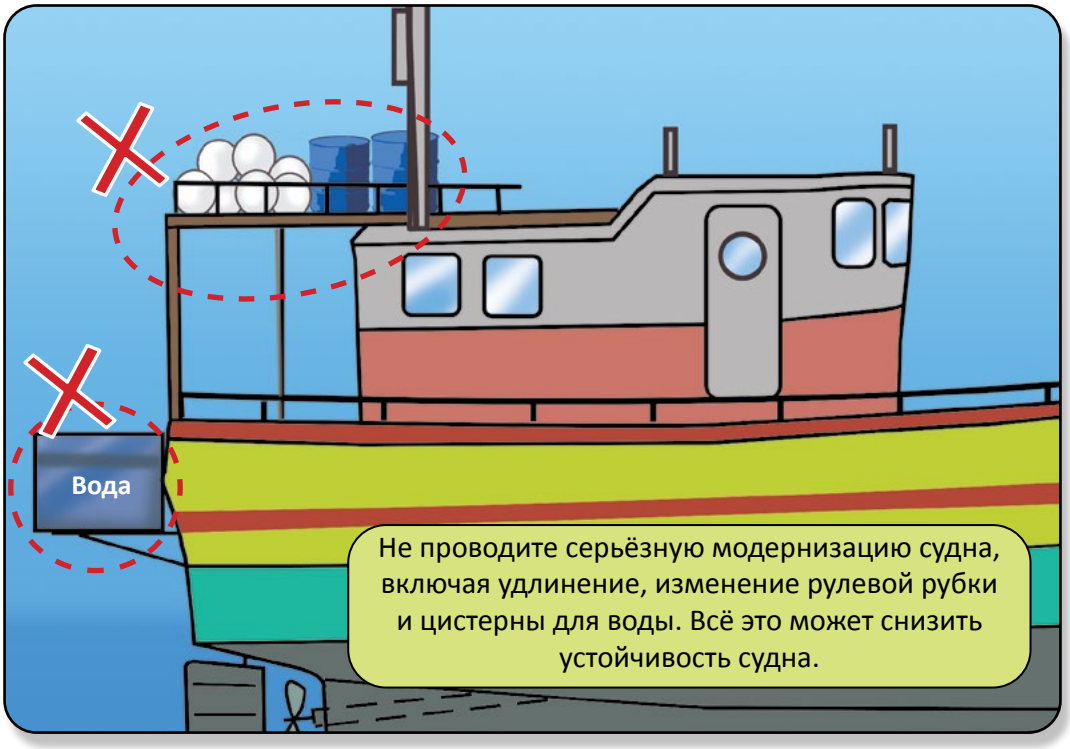
Заблокированные штормовые шпигаты могут представлять серьёзную угрозу для устойчивости судна.



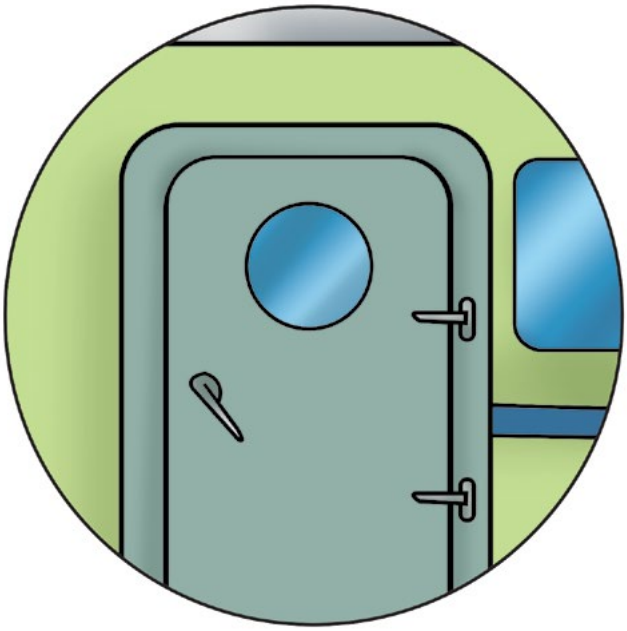
Убедитесь, что все штормовые шпигаты открыты для быстрого слива морской воды, попадающей на палубу во время шторма.



Убедитесь, что судно не перегружено. Придерживайтесь правила держать тяжёлый груз как можно ниже. Это повысит устойчивость судна и уменьшит вероятность его опрокидывания.

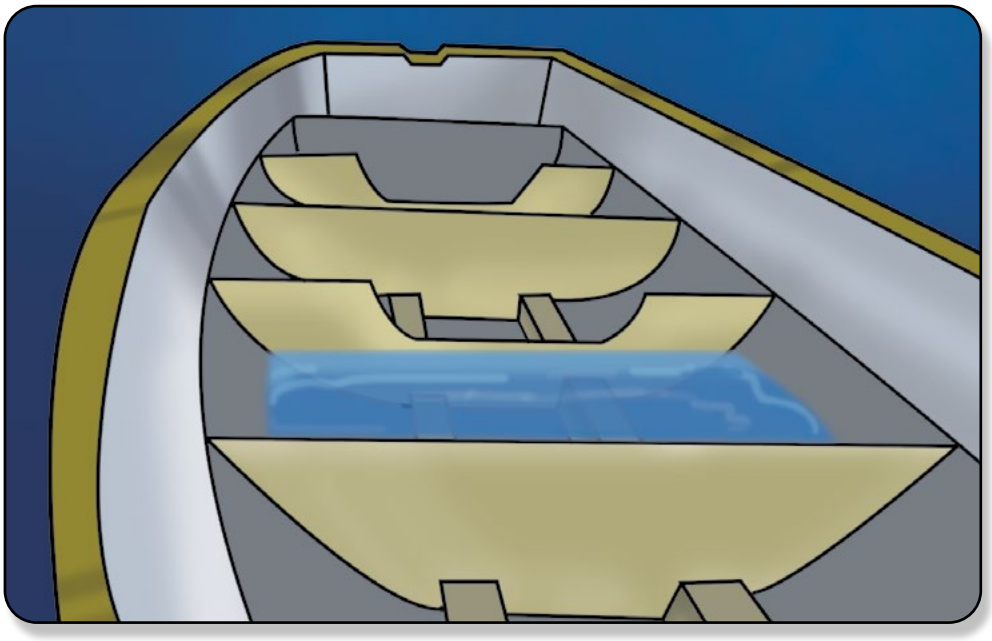


Не проводите серьёзную модернизацию судна, включая удлинение, изменение рулевой рубки и цистерны для воды. Всё это может снизить устойчивость судна.



Регулярно осматривайте и смазывайте все защёлки (дверные ручки).

Убедитесь, что все переборки являются водонепроницаемыми.



Проход на место рыбной ловли и обратно в

Поддержание устойчивости судна

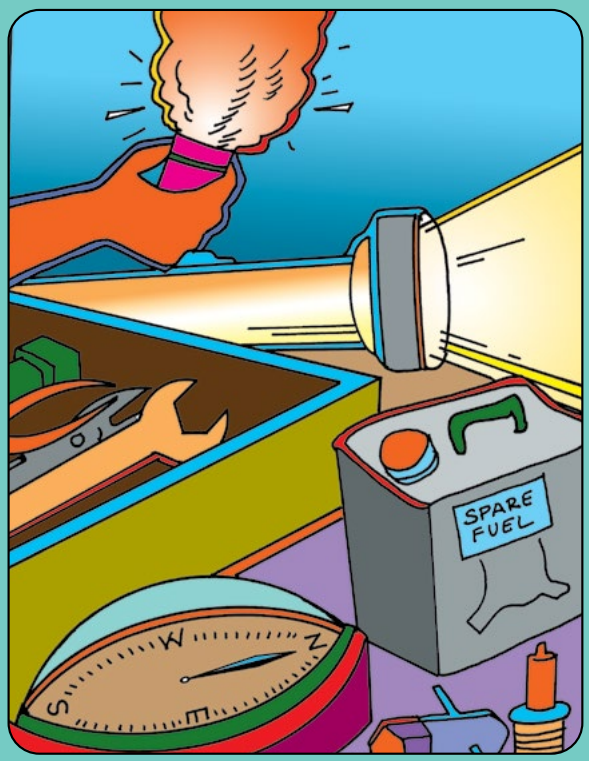
- Загрузите судно в соответствии с рекомендациями в судовом буклете об остойчивости от изготовителя судна. Никогда не перегружайте судно. Судовладельцы должны следить за тем, чтобы судно не было перегружено топливом, льдом и другими средствами, необходимыми для более длительного пребывания в море.
- Рыболовные рейсы должны рассчитываться и планироваться в соответствии с водоизмещением судна. Марки осадки и грузовые марки являются отличным средством оценки перегруженности судна.
- Не оставляйте рыбу на палубе или в люке. Рыба, которая может свободно двигаться, снижает устойчивость судна. Правильно установленные съёмные разделительные доски помогут сохранить неподвижность загруженной рыбы.
- Будьте предельно осторожны при перемещении жаберных сетей или кошельковых неводов с помощью лебёдок. Большая нагрузка на сети может серьезно снизить устойчивость судна.
- Часто при продолжительном промысле высушенная рыба укладывается над рулевой рубкой навалом. Этого не следует делать, иначе устойчивость судна может значительно снизиться.
- По возможности, не заполняйте баки только наполовину, поскольку эффект свободно переливающейся жидкости снижает устойчивость судна. Баки должны быть либо полностью заполненными, либо полностью пустыми.
- Всегда старайтесь поддерживать хорошую устойчивость судна, избегайте слишком низкой или слишком высокой осадки.
- Регулярно проводите очистку, дегазацию и вентиляцию грузовой зоны (трюмов) и убедитесь, что она пуста.

Вы в опасности, если ...

Судну требуется всё больше и больше времени для восстановления остойчивости, его устойчивость снижается. Необходимо постоянно следить за тем, как судно ведёт себя во время бортовой качки. Посмотрите, как завершается крен. Если судно зависает в конце крена и не возвращается быстро в вертикальное положение, вы в реальной опасности.

Глава 4

Выживание в море



Как действовать в случае отказа двигателя

В случае отказа двигателя необходимо знать, как справиться с ситуацией. Выполнение следующих правил поможет взять ситуацию под контроль.

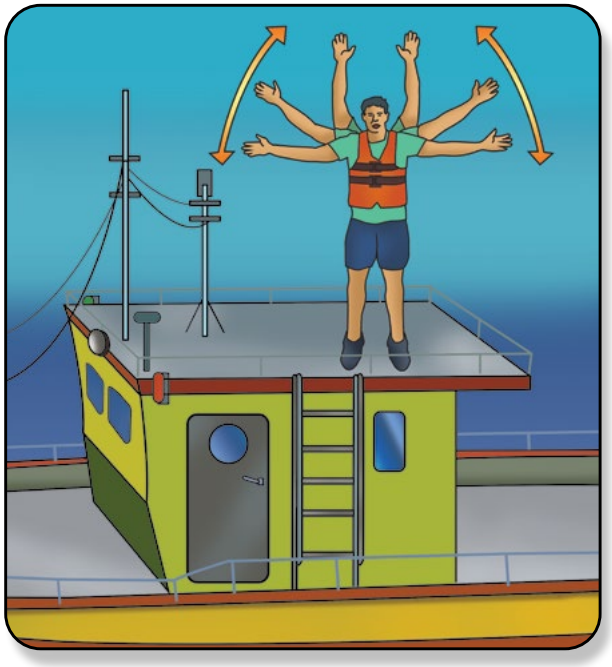
- Определите точное местоположение вашего судна и сообщите местным властям и другим судам, находящимся в данном районе о том, что вам необходима помощь. Убедитесь, что вы передали им ваши точные координаты.
- Отметьте текущее положение судна на карте и следите за его смещением. Если вы удаляетесь от земли, сверните рыболовные сети в веревку, закрепите на одном из концов этой верёвки якорь и бросьте его в море. Это поможет вам свести к минимуму дрейф судна и сохранить ваше положение как можно ближе к исходному.
- Бросьте в море плавучий якорь, в случае его наличия.
- Если это возможно, попытайтесь отремонтировать двигатель, используя имеющиеся у вас запасные части.

Для подачи сигнала бедствия можно воспользоваться следующими каналами:

- УКВ - канал 16 для голосовых сообщений или канал 70 для цифрового избирательного вызова;
- ПВ/КВ - частоты 2187,5 кГц, 8414,5 кГц, 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12577 кГц или 161804,5 кГц

- Посмотрите, нет ли поблизости других судов, которые могли бы вам помочь, если вы не можете произвести ремонт своими силами.
- Минимизируйте использование радиостанции, чтобы сохранить заряд аккумулятора.
- Информируйте местные власти о вашем местоположении не реже мере двух раз в день.
- Капитан должен поддерживать дисциплину экипажа, не допуская паники.
- Дайте судну дрейфовать, если дрейф направлен к земле. Если есть такая возможность, используйте парус.
- Разумно расходуйте запасы питьевой воды и продовольствия, это позволит вам выжить в море в течение более длительного периода.
- Не нагружайте членов команды ежедневными рутинными обязанностями, такими как обслуживание судна или другая тяжёлая работа, чтобы они могли сохранить энергию своего тела.
- Соблюдайте порядок вахтенной службы на судне, чтобы не пропустить проходящее мимо судно, которое может оказать вам помочь.
- Отправьте сигналы SOS или MAY DAY на 16-м канале, чтобы привлечь внимание других судов, если на борту имеется УКВ-радиостанция.
- Если вы видите проходящее рядом судно, постарайтесь привлечь его внимание, выполняя следующие действия:

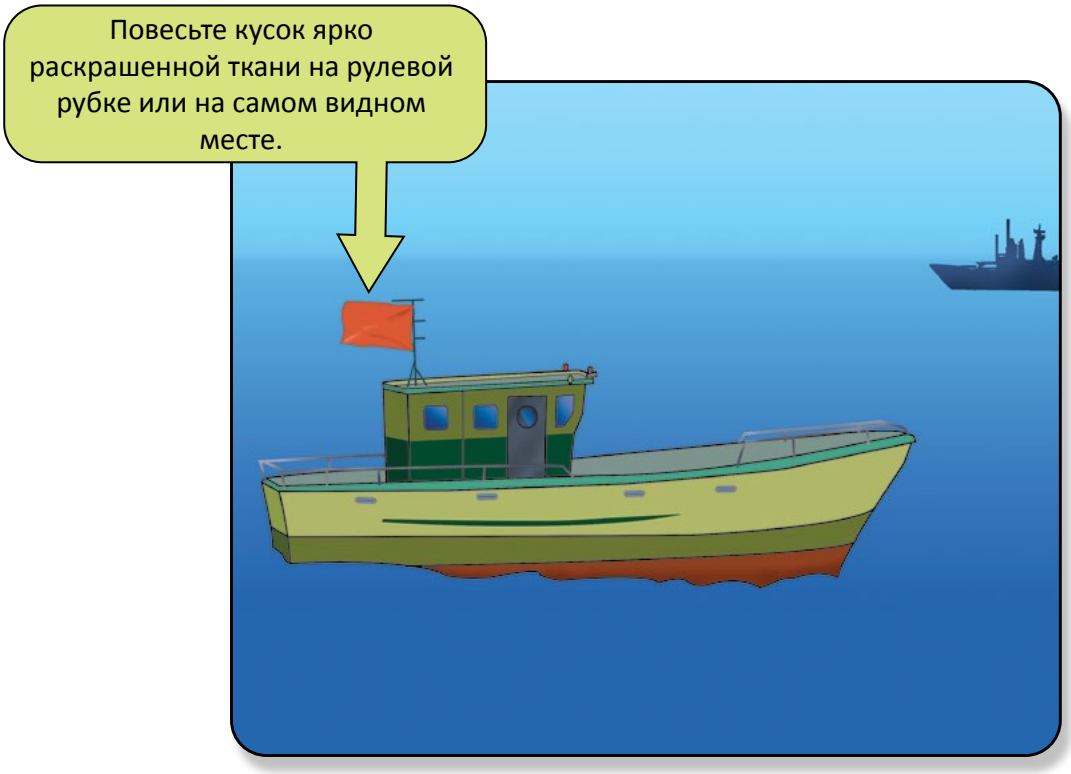
Много раз медленно поднимите и опустите разведённые в стороны руки, стоя на крыше рулевой рубки или в другом хорошо заметном издалека месте.

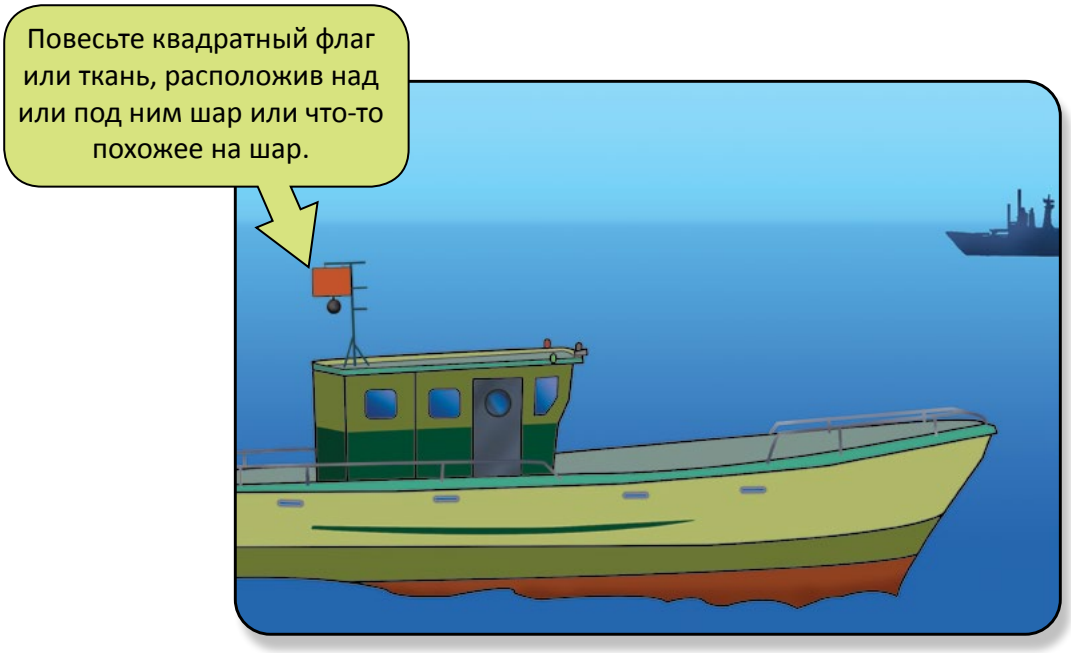


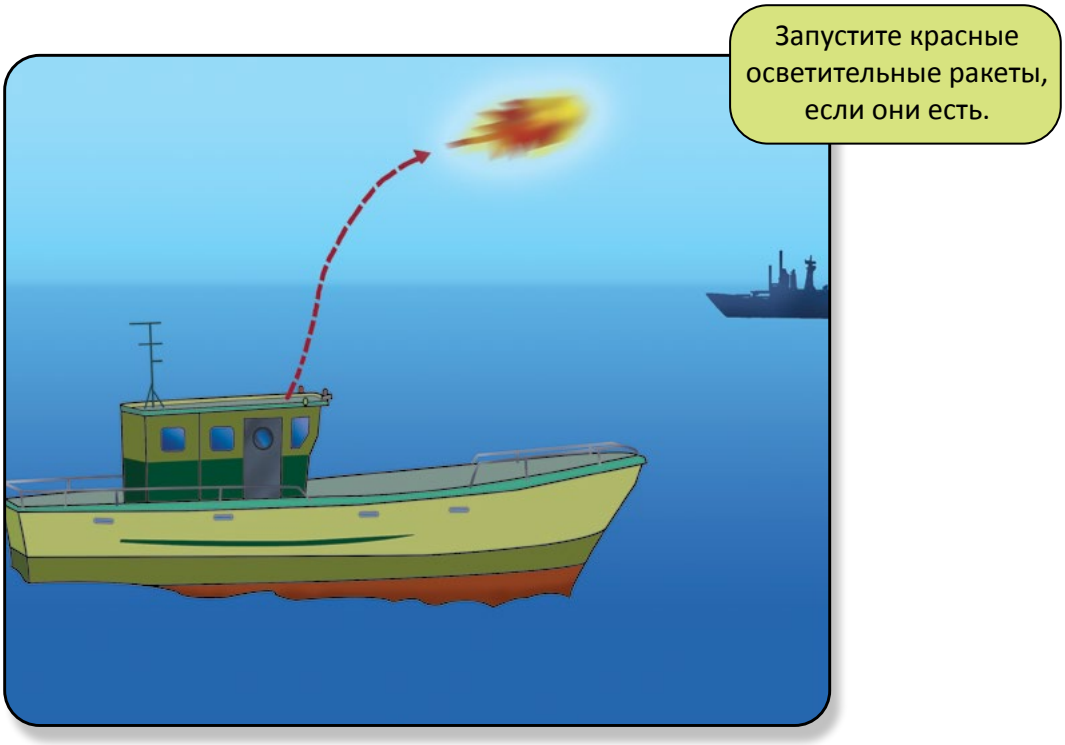
Сделайте огонь и дым, поджигая пропитанные маслом тряпки в плавающем на небольшом расстоянии от судна ведре, прикреплённом к концу линя, чтобы на спасательном судне могли видеть ваше местоположение.

Непрерывно посылайте на приближающееся судно отражённые солнечные лучи с помощью зеркала или любого другого отражающего предмета.

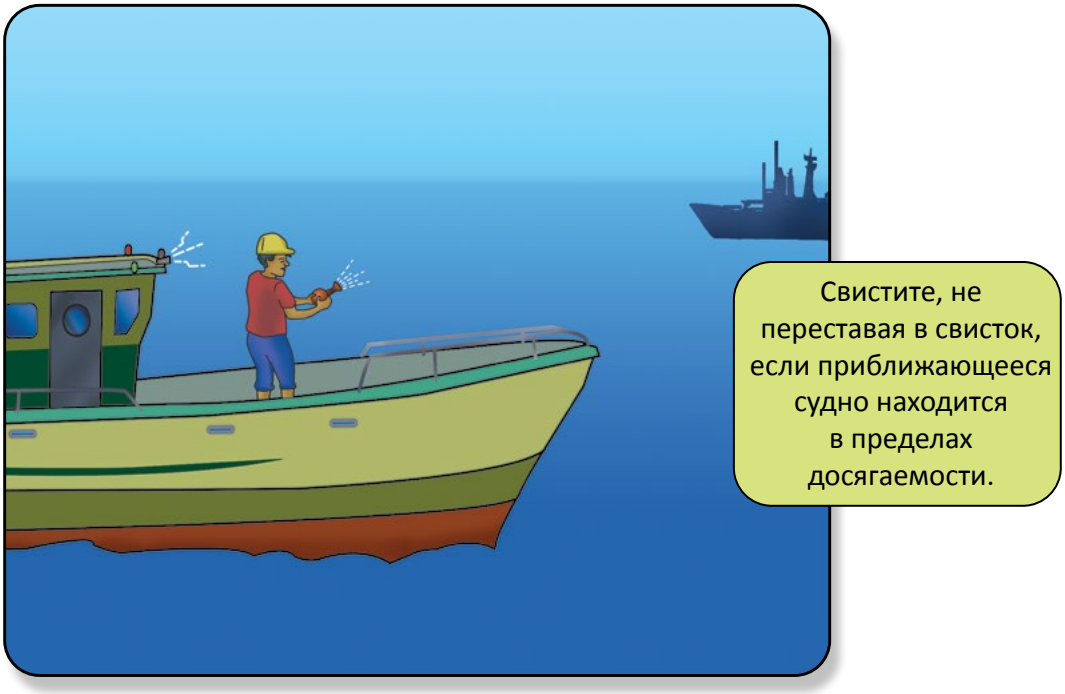
Громко кричите всей командой, чтобы привлечь внимание проходящего мимо судна.

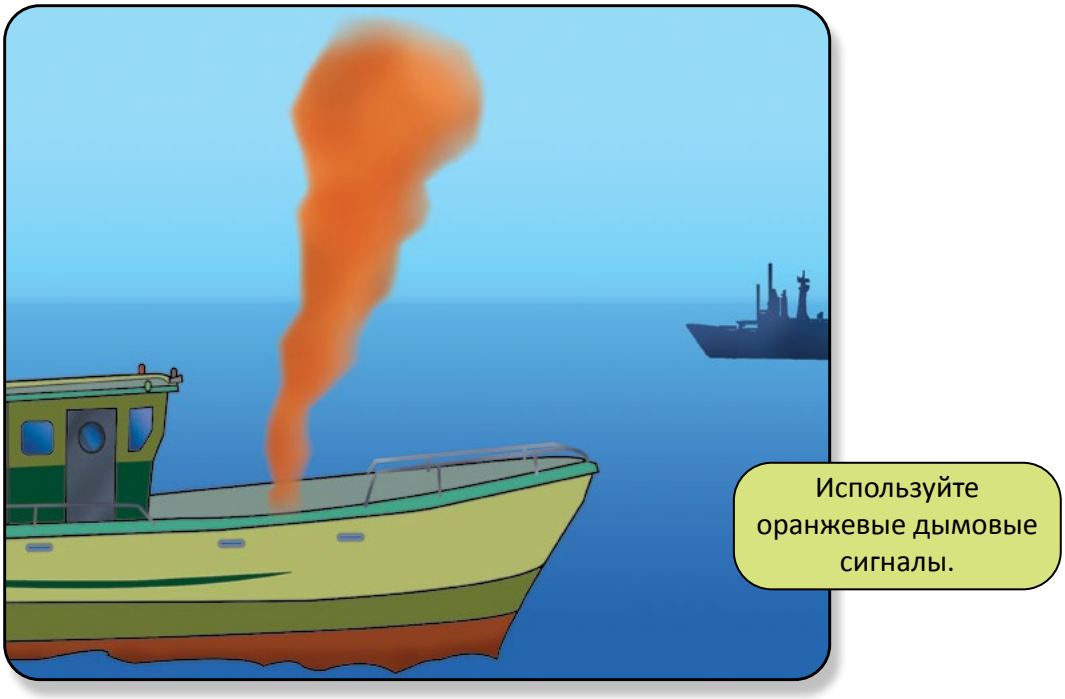

Повесьте кусок ярко раскрашенной ткани на рулевой рубке или на самом видном месте.


Повесьте квадратный флаг или ткань, расположив над или под ним шар или что-то похожее на шар.


Запустите красные осветительные ракеты, если они есть.

Повесьте на мачте флаг «Ноябрь» вместе с флагом «Чарли».


Свистите, не переставая в свисток, если приближающееся судно находится в пределах досягаемости.


Используйте оранжевые дымовые сигналы.

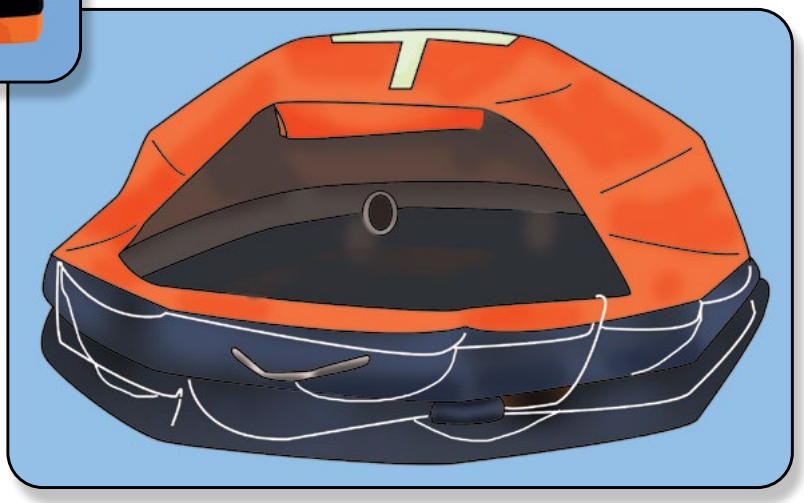
Посветите факелом или фонариком непосредственно в рулевую рубку приближающегося судна. Передайте сигнал, состоящий из группы символов ••• - - - ••• (SOS) азбуки Морзе.

- Никогда не позволяйте экипажу пить морскую воду.
- Сократите до минимума воздействие морского бриза и морской воды.
- Не пейте алкоголь или кровь птиц.
- Избегайте продуктов богатых белком. Это приводит к обезвоживанию организма. Потребляйте только продукты богатые углеводами и глюкозой.
- Помните, что одного литра пресной воды в день достаточно для выживания человека в тропических регионах.
- Собирайте дождевую воду в чистые бутылки (или другие контейнеры), сохраняйте собранную воду для дальнейшего использования.
- Не курите, поскольку это ведет к обезвоживанию организма.
- В безвыходной ситуации для борьбы с голодом можно собирать планктон с помощью воронки, изготовленной из ткани. Если опустить такую воронку в морскую воду на некоторое время, то на ткани отложится планктон. Для этого можно использовать и рукав рубашки. Помните, что употребление планктона или морских водорослей увеличивает потребность организма в пресной воде. Спинномозговая жидкость рыб тоже содержит пресную воду, её можно безопасно высасывать и глотать.
- Не ожидайте быстрого спасения. Это может занять много времени. Поэтому, наберитесь терпения.
- Если другое судно в состоянии спасти только людей, оставьте повреждённое судно и спасите команду.

Спасательные плоты и жилеты

Необходимо иметь на борту судна спасательные жилеты. Они помогут спасти жизнь в чрезвычайных ситуациях, например, в том случае если команде пришлось оставить судно. Спасательный жилет позволяет человеку находиться в воде в течение значительного времени. Однако длительное пребывание в морской воде приводит к слабости от обезвоживания и критическому снижению температуры тела. В безвыходной ситуации спасательный жилет поможет удержать человека на плаву до тех пор, пока не прибудет спасательная лодка.

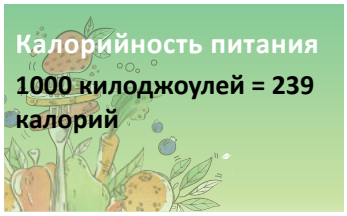
Многие спасательные плоты можно приобрести на рынке. Спасательный плот должен быть способен вместить весь экипаж. Он очень полезен в глубоких морях, и может позволить экипажу выжить в течение многих недель или даже месяцев. В некоторых случаях экипажам удавалось выживать на спасательном плоту в течение 100 и более дней, до тех пор, пока они не были обнаружены спасателями.



Комплектация спасательного надувного плота:

- Одно плавучее спасательное кольцо, прикрепленное к плавучему линю длиной не менее 30 метров.
- Один нескладной нож без колющей части с плавучей рукояткой, подвязанный штертом и уложенный в карман с наружной стороны тента вблизи места крепления фалиня к плоту. Кроме того, спасательный плот должен быть снабжён вторым безопасным (не обязательно нескладным) ножом.
- Для спасательного плота вместимостью до 12 человек требуется один плавучий черпак для откачки воды. Для спасательного плота вместимостью 13 и более человек требуется уже два таких черпака.
- Две губки.
- Два стандартных плавучих якоря, оснащённых ударопрочным тросом и размыкающим линем; один из якорей является запасным, а второй, постоянно прикреплённый к спасательному плоту, обеспечивает максимальную устойчивость находящегося в воде плота таким образом, чтобы плот был максимально устойчив относительно ветра. Прочность каждого из плавучих якорей, троса и линя должна быть достаточной для любых морских условий. Плавучий якорь должен иметь на каждом конце линя вертлюг, позволяющий избежать скручивания линя.
- Два плавучих весла.
- Три консервных ножа. Складные ножи со специальными лезвиями-открывалками вполне подойдут для этого.
- Стандартная аптечка для оказания первой помощи в водонепроницаемом корпусе, который должен плотно закрываться после использования.
- Свисток или другое устройство подачи звукового сигнала.
- Четыре осветительные (парашютные) ракеты, соответствующие необходимым требованиям.
- Шесть фальшфейеров, соответствующих необходимым требованиям.
- Две плавучие дымовые шашки, соответствующие необходимым требованиям.
- Один водонепроницаемый электрический фонарик, подходящий для передачи сигналов азбукой Морзе; запасной комплект батареек и запасная лампочка в водонепроницаемом контейнере.

- Эффективный радиолокационный отражатель (ответчик).
- Одно дневное сигнальное зеркало (гелиограф) с инструкциями по его использованию для передачи сигналов судам и самолетам.
- Одна таблица спасательных сигналов на водонепроницаемой карте или в водонепроницаемом контейнере.
- Один комплект рыболовных снастей.
- Один комплект рыболовных принадлежностей.
- Аварийный пищевой рацион из расчёта не менее 10000 кДж (ок. 2390 калорий) на каждого человека, находящегося на спасательном плоту; рацион должен храниться в герметичной упаковке в водонепроницаемом контейнере.

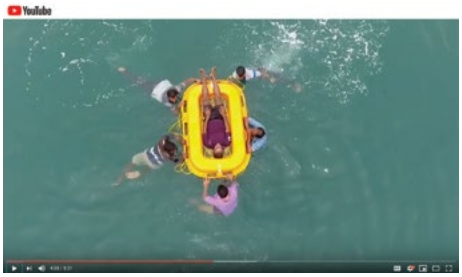


- Водонепроницаемые сосуды, содержащие в общей сложности 1,5 литра пресной воды на каждого человека, находящегося на спасательном плоту, часть которых из расчёта 0,5 литра на человека могут быть заменены утверждённым опреснителем морской воды, способным производить равное количество пресной воды в течение двух дней.
- Одна мерная чашка из нержавеющей стали.
- Одна кружка для питья.
- Шесть доз лекарств от морской болезни и по одному гигиеническому пакету на каждого человека, находящегося на спасательном плоту.
- Инструкция по сохранению жизни на спасательных плотах.
- Инструкция по первоочередным мерам.
- Термозащитные листы не менее чем для 2 человек.

Альтернативные спасательные средства

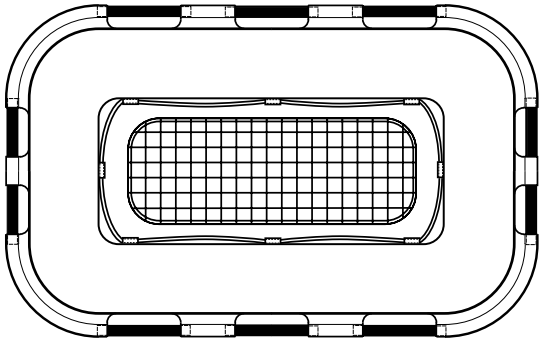
Спасательный пояс, изготовленный из спасательных буёв, если под рукой нет спасательного круга *

Спасательный пластиковый поплавок для более крупных лодок как альтернатива надувному спасательному плоту*



Спасательный поплавок | Повышение безопасности маломерных рыболовных судов на море BOBP-IGO

См. видео по технике безопасности на море на сайте:
https://www.youtube.com/watch?v=rzkkgAS2VAQ



* Разработано в рамках проекта правительства Бангладеш/ПРООН «Расширение прав и возможностей средств жизнеобеспечения прибрежных рыболовных сообществ (BGD/97/07)» на базаре Кокса, Бангладеш.

* Разработано в рамках Программы технического сотрудничества ФАО «Меры по снижению потерь людей во время циклона (TCP/IND/6712)» в штате Андхра-Прадеш, Индия.

Угрозы, связанные с охлаждением (правила выживания)

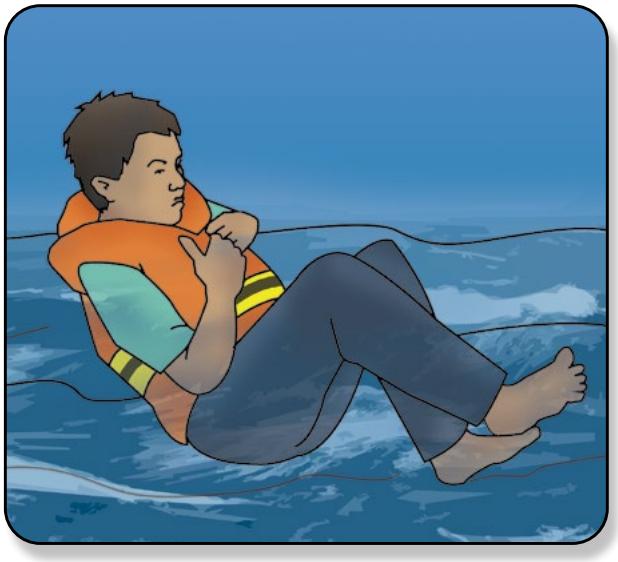
Охлаждение под воздействием холодной воды является наиболее частой причиной гибели людей в море. Расследования катастроф кораблей показали, что опасность погибнуть от охлаждения выше, чем риск утонуть.

Важно знать, как защитить себя от воздействия холода и как обращаться с людьми, подвергшимися воздействию холода. Человек может стать недееспособным из-за охлаждения, и как следствие может утонуть. Нормальная температура человеческого тела составляет примерно 37° С. При подъёме температуры тела до 40-41° С, человек впадает в бредовое состояние. Если температура падает до 33° С или ниже, человек теряет сознание. При температуре порядка 25° С наступает смерть, поскольку сердце не может биться при температуре ниже этого значения.

Вода проникает в одежду человека сразу после его падения в холодную воду. Изоляционный слой воздуха в одежде вытесняется водой, а кожа сильно охлаждается. При температуре воды ниже 30° С, кровеносные сосуды вблизи поверхности кожи сужаются, чтобы сохранить тепло, однако это не помогает жертве сохранить тепло тела.

Организм пытается производить больше тепла, напрягая мышцы, в результате чего в мышцах начинается дрожь. При дальнейшем падении температуры, дрожь уменьшается, и человек больше не чувствует холода в такой сильной степени, но начинает впадать в бессознательное состояние.

Если член экипажа падает за борт в холодную воду, его конечности сильно охлаждаются, что может привести к параличу. Человек может быть не в состоянии ухватиться за брошенную ему/ей для спасения верёвку и удержать её.



Для повышения шансов на выживание при падении в холодную воду рекомендуется сделать следующее:

- Постарайтесь, чтобы в воде находилась как можно меньшая часть вашего тела. Имейте в виду, что вода охлаждает организм в 5-6 раз быстрее, чем воздух, даже при высоких скоростях ветра.
- Не паникуйте. Постарайтесь контролировать свое дыхание, расходуя силы только на крик или подачу сигналов для привлечения внимания спасателей.
- Если на вас нет спасательного жилета, осмотритесь, нет ли поблизости чего-либо, за что можно было бы держаться или на что можно было бы взобраться.
- Если вы в спасательном жилете, примите положение, позволяющее уменьшить потерю тепла, старайтесь сохранять неподвижность, держите голову и шею подальше от воды.
- Если вам нужно плыть, постарайтесь сохранять энергию и минимизировать затраты энергии во время движения.
- Старайтесь держаться вместе, если вместе с вами в воде находится ещё один или несколько человек.

Гипотермия

Гипотермия - это состояние пониженной температуры тела. Она происходит в результате длительной потери тепла из-за нахождения в холодной воде или из-за недостатка одежды или отсутствия укрытия в холодную, влажную или ветреную погоду. Все выжившие, особенно те, кто находится на открытом плоту, могут получить гипотермию. Все выжившие должны знать, что гипотермия – убийственный фактор. Её начало может быть быстрым, и если пострадавший или другие выжившие не осознают, что она началась, смерть может наступить в течение одного часа. Жертва гипотермии часто не осознает своего состояния, поэтому важно знать признаки этого состояния.

Характерными признаками гипотермии являются:

- Дрожание тела, с целью произвести больше тепла.
- Дискомфорт, усталость, нарушенная координация, онемение конечностей, нарушение речи; дезориентация и путанность сознания.
- Значительно ухудшившееся обоняние, невнятная речь, опухшие губы, руки и ноги.

Для лечения гипотермии могут быть приняты следующие меры:

- Исключите дальнейшую потерю тепла. Укройте пострадавшего от сырости и ветра.
- Поместите пострадавшего ближе к источнику тепла, например, к огню.
- Разместите пострадавшего рядом с другими людьми, чтобы он мог быстрее согреться. Накройте его одеялом – это хороший способ для пострадавшего получить достаточное для него количество тепла.
- Избегайте ненужных физических контактов с пострадавшим.
- Если пострадавший находится в сознании, напоите его/её горячим сладким напитком.
- Не накрывайте пострадавшего одеялом, если температура воздуха не превышает температуру воды, или если одеяло не было предварительно прогрето. (Прохладное одеяло изолирует холодную поверхность тела от источника внешнего тепла).
- Не массируйте тело или конечности пострадавшего.
- Не давайте твёрдую или жидкую пищу пострадавшему, если он находится без сознания.
- Не давайте пострадавшему алкоголь.

«Иммерсионное обморожение»

Эта форма обморожения возникает, если конечность слишком долго находилась в холодной воде. Конечность становится холодной и влажной, что приводит к плохой циркуляции крови. Поражённая часть конечности опухает, немеет, появляются болевые ощущения, потом кожа становится бледной и начинает шелушиться.

Лечение иммерсионного обморожения заключается в следующем:

- Держите пострадавшего в тепле и убедитесь, что поражённая часть тела приподнята.
- Сначала согрейте тело пострадавшего, потом его конечность, не массируя её при этом.
- При появлении язв или волдырей нанесите чистую повязку на места их образования.
- Снимите обувь и носки с пострадавшего, высушите его ступни и ноги и попросите его подвигать конечностями.
- Укутайте ноги в сухую ткань (одежду) или согревайте их, держа на коленях у других выживших.

Солнечный ожог

Члены экипажа, в чьи обязанности входит работа под открытым небом, например, несущие вахту впередсмотрящие, должны позаботиться о том, чтобы закрыть как можно большую часть своей кожи для предотвращения солнечного ожога. Они должны держаться подальше от солнца, насколько это возможно. Солнечный ожог может привести к появлению волдырей и риску заражения. Не прокалывайте волдыри, нанесите на них антисептический крем и заклейте бактерицидным пластырем.

Защита глаз

Члены экипажа, проводящие на палубе много времени, должны защитить глаза с помощью тёмных очков. Солнечный свет, падающий на поверхность воды, отражается от неё с большей интенсивностью. Солнечные блики могут нанести вред вашим глазам. Хорошей защитой глаз во время рыбной ловли являются поляризованные линзы, которые снимут блики, помогут вам избежать усталости глаз; вам не придётся прищуриваться.

Раздражение и сыпь от солёной воды

Это может произойти, если кожа выжившего пропиталась солёной водой, например, после пребывания в сырости на спасательном плоту или шлюпке. Кожа, пропитанная солёной водой, не устойчива к инфекциям при небольших порезах и царапинах.

Не чешите покрытые сыпью участки кожи, а нанесите на них антисептический крем и наложите бинты для заживления. Сыпь может появиться и на ягодицах после нескольких дней пребывания на спасательном плоту или судне.

Функции организма

Все выжившие должны часто мочиться, чтобы регулярно освобождать мочевой пузырь. В противном случае возможны серьёзные последствия, так как почки будут продолжать вырабатывать мочу. Нет смысла удерживать мочу в мочевом пузыре, вода из мочи всё равно не сможет попасть в общую циркуляцию.

Выжившие не должны волноваться, если у них будет запор в течение первых нескольких дней. Большая часть аварийных рационов для спасательного плота усваивается без производства отходов.

Дегидратация

Организм человека содержит около 40 литров воды, из которых примерно 25 литров необходимы для поддержания жизни. В норме количество воды, теряемой отдыхающим человеком в те сутки, когда он не принимает ни еду, ни воду, составляет

около одного литра. Поэтому, при отсутствии дополнительных потерь влаги, человек способен выжить в течение примерно двух недель.

Ускоренная потеря воды может быть вызвана физической нагрузкой, потливостью, рвотой, диареей, питьем мочи или морской воды, а также употреблением в пищу рыбы или её сосанием. Нужно исключить напряжения, насколько это возможно. Потоотделение, особенно в тропиках, должно быть сведено к минимуму, насколько это возможно. Следует избегать рвоты, принимая таблетки от морской болезни, так как рвота приводит к снижению содержания воды в организме.

Моча содержит ядовитые вещества, растворённые в воде. Эти отходы бесполезны для организма. **Мочу нельзя пить, независимо от того насколько серьёзна ситуация в которой вы находитесь**.

Выжившие **не должны пить морскую воду, так как это увеличивает обезвоживание**, которое продолжается даже после приёма воды. Поэтому, это может оказаться фатальной ошибкой.

Выжившие должны **избегать соблазна обтереть сухие и потрескавшиеся губы морской водой**.

Бред и психические расстройства

Бредовое состояние чаще всего вызывается употреблением морской воды. У человека, находящегося в таком состоянии, могут возникнуть галлюцинации, и он может даже попытаться прыгнуть в воду. Невозможно спорить с человеком в бреду; придётся проявить терпение. Выжившие, страдающие от истощения, травм и т. д., могут стать рассеянными, их поведение может стать не вполне адекватным. Их следует как можно чаще подбадривать, и одновременно внимательно следить за их любыми спонтанными и нелогичными действиями.

Гигиена

Выжившим настоятельно рекомендуется содержать кожу и полость рта в чистоте. Кожа раздражается от въевшейся соли, грязи и пропитавшейся солью одежды. Если позволяет температура, полезно умыться дождевой водой, немного позагорать на солнце и подышать свежим воздухом. При купании в море выжившие должны быть привязаны к спасательному плоту линём. В принципе, тратить энергию на плавание не следует. Кроме того нужно остерегаться хищных рыб.

Выжившие, вероятно, обнаружат, что у них опухают язык и губы, которые также могут потрескаться из-за ограниченного потребления питьевой воды и недостатка слюны во рту; на языке появляется налёт, сопровождающийся неприятным запахом изо рта.

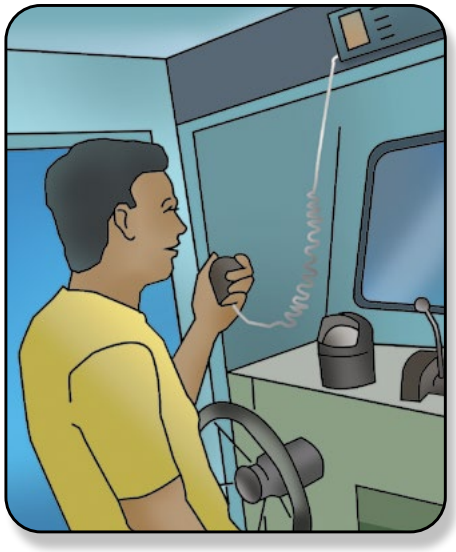
Глава 5

Заключение

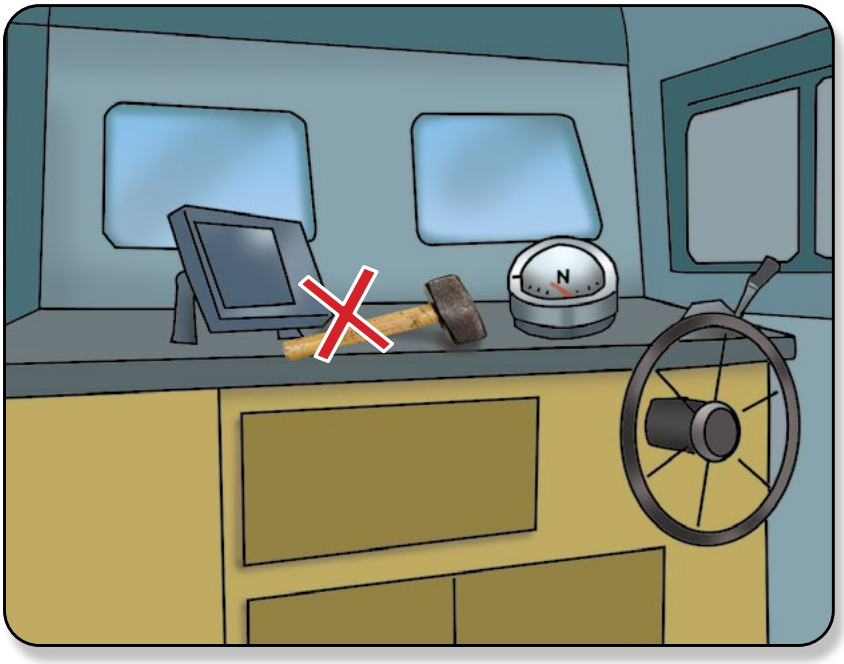
Предписания и запреты (проверки и процедуры)

Что следует делать

1. Предоставьте план – задание на рейс администрации порта на регистрацию. План должен включать такие важные сведения, как имена и адреса членов экипажа, имя владельца судна и его контактные данные, название и регистрационный номер судна, район предполагаемого проведения промысловых операций, планируемая дата прибытия, имеющееся на борту оборудование связи и т.п.
2. Всегда следите за прогнозом погоды и будьте бдительны при плохой погоде.
3. Убедитесь, что защитное оборудование, такое как огнетушители, спасательные жилеты, спасательные кольца, спасательные плоты, пожарные насосы и шланги, сигнальные ракеты и фальшфееры находятся в хорошем состоянии.
4. Базовые знания в области пожаротушения, выживания на море и оказания первой помощи являются обязательными для всех членов экипажа.
5. Убедитесь в том, что у вас достаточно топлива, пресной воды, продуктов питания и средств оказания первой помощи.
6. На борту на случай аварии или поломки должны быть в наличии запасные части для двигателей и механизмов, смазочные материалы, инструменты и т.д.
7. Проверьте ОБП или УКВ радиостанцию, GPS и эхолот, если они имеются в наличии.
8. Проверьте состояние аккумуляторов и зарядных устройств.
9. Магнитный компас должен быть проверен на отклонения и магнитное склонение. Необходимо вести учёт курсов движения.
10. Рассчитайте преобладающие и ожидаемые ветры и течения при расчёте времени и скорости прохода.
11. На борту должны быть карты с отмечёнными основными маршрутами судоходства, зонами ограниченного доступа, исключительными экономическими зонами (ИЭЗ) соседних стран и т. д. Должны быть доступны инструменты для работы с картами.
12. Убедитесь, что двигатели и механизмы находятся в исправном состоянии, чтобы избежать возможных проблем в море.



13. Тщательно проверяйте внешнюю часть корпуса на наличие трещин и повреждений, и его внутреннюю часть на наличие течи.
14. Убедитесь, что у вас есть необходимые документы, удостоверяющие личность членов экипажа, для предъявления администрации.
15. Подготовьте и изучите график наблюдений (список дежурств) для более продолжительных рыболовных рейсов. Это поможет снизить нагрузку на экипаж.
16. Всегда старайтесь выходить в рейс вместе с другими судами и находитесь поблизости от них. Это поможет вам получить их помощь в случае аварийной ситуации.
17. Соберите информацию о других судах, уже выходивших на рыболовный промысел в море, и судах, возвращающихся после промысла. Следите за их движениями. Это поможет вам в аварийной ситуации, и вы сможете в определённой степени прогнозировать промысел и погодные условия.
18. Регулярно отмечайте своё текущее местоположение на карте. Делайте его каждый час, находясь в открытом море, и каждые 30 минут на каботаже.
19. Связывайтесь с береговой радиостанцией, по крайней мере, два раза в сутки и сообщайте им о своем местоположении. Запрашивайте у них любую возможную информацию о погоде.
20. Держите радиостанцию настроенной на канал 16 (и 70, если есть DSC), это позволит вам оперативно обратиться за помощью или узнать, о том, что другое



судно нуждается в вашей помощи. Включите в ваш список радио каналов рабочий канал, согласованный с береговой радиостанцией в вашей стране.

21. Внимательно следите за другими судами, пересекающими курс вашего судна и проходящими в непосредственной близости от вас. Примите необходимые меры предосторожности, чтобы избежать столкновения.

22. Всегда выбрасывайте рыболовные сети и снасти по ветру и вытягивайте их против ветра. Это поможет вам держать судно за сетями, не дрейфуя к ним.

Чего не следует делать

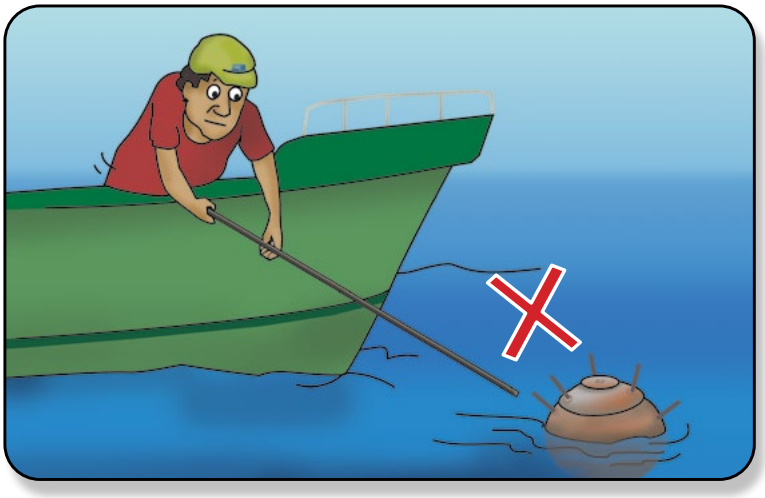
1. Не размещайте металлические предметы рядом с магнитным компасом. Это может привести к дополнительным отклонениям картушки компаса от нужного направления, в результате компас будет показывать курс с большой ошибкой.

2. Не используйте радиостанцию для посторонних разговоров. Она должен быть максимально свободна для приёма экстренных вызовов с других судов. Это правило следует строго соблюдать; также следует убедиться, что члены экипажа знают о важности слушать эфир.

3. Не пытайтесь поднять на борт неопознанные предметы, плавающие в море. Среди таких предметов могут оказаться морские мины или взрывчатые вещества, представляющие угрозу для жизни. В подобных случаях следует как можно быстрее проинформировать береговую базу и указать местоположение опасного объекта.

4. Не держите орудия лова и снасти на палубе во время перехода к месту рыбного промысла и обратно.

5. Не проходите в непосредственной близости от других судов, если в этом нет особой необходимости.



Важные аспекты, которые следует иметь в виду

Резкое падение показаний барометра указывает на ухудшение погоды.

Перед отплытием убедитесь в наличии на борту достаточного количества запасных частей, включая сальниковые набивки и материалы для предотвращения любых течей корпуса судна.

Члены экипажа должны сообщать капитану обо всех небезопасных ситуациях на судне. Капитан должен немедленно ликвидировать последствия подобных ситуаций.

Минимальная комплектация судовой аптечки первой помощи (АПП):

Базовая АПП	Основная	Рекомендуемая
Бинты	X	
Бактерицидный пластырь	X	
Стерильные бинты	X	
Стерильные марлевые салфетки	X	
Лейкопластырь	X	
Ножницы	X	
Английские булавки	X	
Антисептическое средство	X	
Пинцет	X	
Антисептическая жидкость		X
Таблетки от боли		X
Крем от загара		X
Жидкость для промывания глаз		X
Инструкция		X

Первая помощь может стать решающим фактором между жизнью и смертью. Всегда следите за тем, чтобы ваша аптечка была в хорошем состоянии и чтобы все члены экипажа обладали современными практическими знаниями по вопросам оказания первой помощи.

Не забывайте своевременно заменять израсходованные медицинские изделия из аптечки на новые.

Аптечка первой помощи должна храниться в водонепроницаемом контейнере.

Заключение

ФАО и Межправительственная организация «Программа Бенгальского залива» (BOBP-IGO) надеются, что настоящее руководство по технике безопасности на море для маломерных рыболовных судов будет способствовать повышению культуры и осведомленности по вопросам охраны труда и мерам безопасности, поможет предотвратить несчастные случаи и повысить шансы на выживание в экстремальных ситуациях.

В настоящем руководстве представлены простые практические инструкции по правилам техники безопасности, связанным с работой на маломерных рыболовных судах (включая требования пожарной безопасности, меры безопасности при работе на палубе); обслуживанием спасательного оборудования (спасательные средства, освещение и вентиляция); и мерами личной безопасности и безопасной навигацией. В руководстве даны рекомендации по проведению проверок и тех мер, которые рыбаки должны предпринимать перед выходом в промысловый рейс. В руководстве также приведены правила поведения в море при чрезвычайных ситуациях, позволяющие повысить вероятность выживания рыбаков в подобных ситуациях.

В настоящем руководстве содержатся важные рекомендации по правилам безопасного труда на маломерных рыболовных судах. Кроме того, каждому члену экипажа настоятельно рекомендуется ежегодно проходить тренинг (инструктаж) по правилам поведения и мерам безопасности на морских судах.

Весьма желательно, чтобы подобный инструктаж включал следующее:

- Типы возможных аварийных ситуаций, такие как, пожар, столкновение с другим судном, посадка на мель, опрокидывание судна, травмы членов экипажа и первоочередные действия в подобных ситуациях.
- Использование спасательного жилета и аварийного костюма (в зависимости от ситуации) и других спасательных приспособлений.
- Использование огнетушителей и шлангов.
- Использование оборудования для передачи сигналов бедствия и контакты всех необходимых аварийных и т.д. служб.
- Опасность употребления алкоголя и наркотиков на борту судна.
- Меры первой помощи, необходимые для принятия в случае чрезвычайной ситуации.
- Общие морские термины и правила навигации.
- Причины и последствия гипотермии, её профилактика и лечение.

- Важность информирования администрации порта или ассоциации рыболовов о списке экипажей и деталях промыслового рейса перед выходом в море.
- Основные правила техники безопасности при работе на борту судна.

Настоящее руководство не призвано подменять собой национальные законы и правила охраны труда и техники безопасности. Оно также не является заменой подготовки по вопросам безопасности рыбного промысла, проводимой на национальном уровне. Однако оно может служить дополнением к инструктажу по мерам безопасности на море и способствовать повышению осведомлённости членов команд рыболовных судов.

«Безопасность прежде всего» - это правило, которому ежедневно должен следовать каждый, кто работает на рыболовном судне.

***

Для получения более подробной информации по технике безопасности для маломерных рыболовных судов, пожалуйста, см. следующие публикации (на английском языке):

1) FAO/ILO/IMO. ***Safety Recommendations for Decked Fishing Vessels of Less than 12 metres in Length and Undecked Fishing Vessels*** доступно на сайте: *http://www.fao.Org/3/i3108e/i3108e.pdf*

2) Fisheries operations. ***Best practices to improve safety at sea in the fisheries sector***. FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries. No. 1, Suppl. 3. Rome, доступно на сайте: *http://www.fao.org/3/a-i4740e.pdf*

3) FAO/SIDA/IMO/BOBP-IGO. ***Safety Guide for Small Fishing Boats.*** BOBP/REP/112 доступно на сайте: *http://bobpigo.org/webroot/img/uploaded/pdf/safety_guide-repl12.pdf*

В настоящем руководстве представлены простые практические инструкции по правилам техники безопасности, связанным с работой на маломерных рыболовных судах (включая требования пожарной безопасности, меры безопасности при работе на палубе, спасательные средства, освещение и вентиляцию); и мерами личной безопасности и безопасной навигацией. В руководстве даны рекомендации по проведению проверок и тех мер, которые необходимо предпринять перед промысловым рейсом. В руководстве также приведены правила поведения в море при чрезвычайных ситуациях, позволяющие повысить вероятность выживания рыбаков в подобных ситуациях.

ISBN 978-92-5-133180-4

9 789251 331804

CA5772RU/1/08.20