

Принят
Резолюцией [MSC.48\(66\)](#)
от [04.06.96](#)

Международный кодекс по спасательным средствам
(в редакции на 1 января 2013 года)*

* В редакции [резолюции КБМ от 18.05.2006 N MSC.207\(81\)](#), [резолюции КБМ от 08.12.2006 N MSC.218\(82\)](#), [резолюции КБМ от 04.12.2008 N MSC.272\(85\)](#), [резолюции КБМ от 21.05.2010 N MSC.293\(87\)](#), [резолюции КБМ от 20.05.2011 N MSC.320\(89\)](#). - Примечание изготовителя базы данных.

(с изменениями на 22 мая 2014 года)

Документ с изменениями, внесенными:
[резолюцией КБМ от 22 мая 2014 года N MSC.368\(93\)](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 27.07.2017, N 0001201707270056) (вступила в силу с 1 января 2016 года).

Введение

1 Целью настоящего Кодекса является установление международных стандартов по спасательным средствам, требуемым [главой III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море \(СОЛАС\) 1974 года](#).

2 С 1 июля 1998 года данный Кодекс является обязательным по [Международной конвенции по охране человеческой жизни на море \(СОЛАС\) 1974 года](#). Любые будущие поправки к Кодексу одобряются и вступают в силу в соответствии с процедурой, предусмотренной [статьей VIII вышеуказанной Конвенции](#).

Глава I - Общие положения

1.1 Определения

1.1.1 *Конвенция* означает [Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года](#) с поправками.

1.1.2 *Эффективное удаление от судна* есть способность спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, удаляться от судна после спуска без использования их двигателей.

1.1.3 *Ускорение при спуске методом свободного падения* есть ускорение, которое испытывают на себе находящиеся в шлюпке люди при спуске.

1.1.4 *Высота спуска свободным падением* есть наибольшая одобренная высота спуска, измеренная от спокойной поверхности воды до самой низкой точки спасательной шлюпки, когда она находится в положении готовности к спуску.

1.1.5 *Угол наклона спусковой рампы* есть угол между горизонтальной плоскостью и спусковой рампой спасательной шлюпки в положении готовности к спуску, когда судно не имеет деферента.

1.1.6 *Длина спусковой рампы* есть расстояние от кормы спасательной шлюпки до нижнего конца спусковой рампы.

1.1.7 *Правило* означает правило, содержащееся в [Приложении к Конвенции](#).

1.1.8 *Световозвращающий материал* есть материал, отражающий в противоположном направлении луч света, направленный на него.

1.1.9 *Угол входа в воду* есть угол между горизонтальной плоскостью и направлением движения спасательной шлюпки при ее касании воды.

1.1.10 Термины, используемые в настоящем Кодексе, имеют то же самое значение, что и те, которые определены в [правиле III/3 Конвенции](#).

1.2 Общие требования к спасательным средствам

1.2.1 Пункт 1.2.2.7 применяется к спасательным средствам всех судов.

.7 быть снабжены световозвращающим материалом в тех местах, где это будет способствовать их обнаружению, а также в соответствии с рекомендациями Организации*;

* См. "Рекомендации по использованию и нанесению световозвращающих материалов на спасательные средства", принятые Организацией резолюцией А.658(16), с возможными поправками.

.8 если они предназначены для использования на волнении, удовлетворительно работать в таких условиях;

.9 иметь четко нанесенную информацию об одобрении, включая название Администрации, одобряющей средство, а также указаниям на любые эксплуатационные ограничения;

.10 быть обеспечены, где это необходимо, защитой от повреждений и телесных травм при коротком замыкании цепи электрического тока.

1.2.3 Администрация должна устанавливать срок службы спасательных средств, которые теряют свои качества с течением времени. Такие спасательные средства должны иметь маркировку с указанием срока годности или даты, когда они должны быть заменены. Нанесение постоянной маркировки с датой истечения срока службы предпочтительнее для установления срока одобрения. Электробатареи, не имеющие маркировки с датой истечения срока годности, могут использоваться при условии ежегодной их замены, а в случаях использования вторичной батареи (аккумуляторов) - если предусматривается возможность проверки годности их электролита. На пиротехнических спасательных средствах производителем изделия должна быть нанесена несмываемая маркировка, указывающая на дату истечения срока их годности.

Глава II - Индивидуальные спасательные средства

2.1 Спасательные круги

2.1.1 Спецификация спасательного круга

Каждый спасательный круг должен:

.1 иметь наружный диаметр не более 800 мм и внутренний диаметр не менее 400 мм;

.2 изготавливаться из плавучего материала; плавучесть спасательного круга не должна обеспечиваться тростником, пробковой стружкой или крошкой, каким бы то ни было другим рыхлым крошеным материалом или надувными воздушными камерами;

.3 поддерживать в пресной воде груз железа массой не менее 14,5 кг в течение 24 ч;

.4 иметь массу не менее 2,5 кг;

.5 не поддерживать горения или продолжать плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2 с;

.6 иметь такую конструкцию, чтобы выдерживать сбрасывание на воду с высоты места его установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна или с высоты 30 м, смотря по тому, что больше, без ухудшения эксплуатационных характеристик спасательного круга или прикрепленного к нему оборудования;

.7 если он предназначен для приведения в действие устройства для быстрого разобщения с судном автоматически действующей дымовой шашки и самозажигающегося сигнального огня, иметь массу не менее 4 кг;

.8 иметь спасательный леер диаметром не менее 9,5 мм и длиной не менее четырех наружных диаметров круга. Спасательный леер должен быть закреплен по периметру круга в четырех равноотстоящих друг от друга местах, образуя четыре одинаковые петли.

2.1.2 Самозажигающиеся сигнальные огни спасательных кругов

Самозажигающиеся сигнальные огни, требуемые [правилом III/7.1.3](#), должны:

.1 быть такими, чтобы они не могли быть погашены водой;

.2 быть белого цвета и должны гореть непрерывно с силой света не менее 2 кд во всех направлениях верхней полусферы или давать проблески с частотой не менее 50 и не более 70 проблесков в минуту, по меньшей мере, с такой же эффективной силой света;

.3 иметь источник энергии, обеспечивающий выполнение требований пункта 2.1.2.2 в течение по меньшей мере 2ч;

.4 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое пунктом 2.1.1.6.

2.1.3 Автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов

Автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов, требуемые [правилом III/7.1.3](#), должны:

.1 давать дым хорошо видимого цвета равномерно в течение по меньшей мере 15 мин, находясь на плаву на тихой воде:

.2 не гореть вспышками и не выбрасывать пламени в течение всего времени действия дымовой шашки;

.3 не заливаться водой на волнении;

.4 продолжать дымообразование при полном погружении в воду по меньшей мере на 10 с;

.5 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое пунктом 2.1.1.6; и

.6 иметь устройство для быстрого разобщения с судном, которое автоматически освобождает и приводит в действие дымовой сигнал и связанный с ним самозажигающийся сигнальный огонь, соединенные со спасательным кругом, масса которого не более 4 кг.

2.1.4 Плавающие спасательные линии

Плавающие спасательные линии, требуемые [правилом III/7.1.2](#), должны:

- .1 быть нескручивающимися;
- .2 иметь диаметр не менее 8 мм;
- .3 иметь разрывное усилие не менее 5 кН.

2.2 Спасательные жилеты

2.2.1 Общие требования к спасательным жилетам

2.2.1.1 Спасательный жилет должен не поддерживать горения и не продолжать плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2 с.

2.2.1.2 На суда должны поставляться спасательные жилеты трех размеров, в соответствии с таблицей 2.1. Если спасательный жилет полностью отвечает требованиям к двум смежным размерам, он может маркироваться обоими размерами. Спасательные жилеты маркируются либо весом, либо высотой, или весом и высотой вместе, согласно таблице 2.1.

Таблица 2.1 - *Критерии для установления размера спасательного жилета*

| Маркировка спасательного жилета | Для младенцев | Для детей | Для взрослых |
|---------------------------------|---------------|---------------------------|--------------|
| Размер для использования: | | | |
| Вес, кг | менее 15 | 15 и более, но менее 43 | 43 и более |
| Высота, см | менее 100 | 100 и более, но менее 155 | 155 и более |

2.2.1.3 Если спасательный жилет для взрослого человека не предназначен для надевания на лиц, вес которых до 140 кг включительно, и имеющих обхват грудной клетки до 1750 мм включительно, должны иметься подходящие приспособления, позволяющие крепить жилет к таким лицам.

2.2.1.4 Характеристики спасательного жилета в воде должны оцениваться путем сравнения с характеристиками эталонного спасательного жилета подходящего размера, т.е. контрольно-испытательного устройства (RTD), отвечающего рекомендациям Организации*.

* См. "Пересмотренную рекомендацию по испытанию спасательных средств", принятую Организацией резолюцией MSC.81(70) с поправками.

2.2.1.5 Конструкция спасательного жилета для взрослого человека должна быть такой, чтобы:

.1 по крайней мере 75% лиц, совершенно не знакомых с конструкцией жилета, могли правильно воспользоваться им в течение не более одной минуты без всякой помощи, подсказок или предварительной демонстрации;

.2 после демонстрации надевания, все лица смогли правильно надеть его без посторонней помощи в течение одной минуты;

.3 было совершенно ясно, что его можно надевать лишь на одну сторону или внутренней стороной наружу и, если надет неправильно, не мог нанести вреда;

.4 способ крепления спасательного жилета был быстрым и простым, не требующим завязывания узлов;

.5 его было удобно носить; и

.6 в нем можно было прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м, наложив руки на жилет, и с высоты не менее 1 м с руками на голове, без получения телесных повреждений и при этом - без смещения или повреждения жилета или его оборудования.

2.2.1.6 При испытании согласно рекомендациям Организации по меньшей мере с 12-ю людьми спасательные жилеты для взрослых должны обладать достаточной плавучестью и остойчивостью в пресной воде при отсутствии волнения, чтобы:

.1 поддерживать рот обессилившего или потерявшего сознание человека на среднем расстоянии над водой не менее среднего расстояния, предусмотренного ЭИУ для взрослого, минус 10 мм;

.2 поворачивать тело потерявшего сознание человека, плавающего в воде лицом вниз, в положение, при котором его рот будет находиться над водой, в течение среднего времени, не превышающего времени, полученного при испытании с ЭИУ, плюс 1 с, при этом число людей, которых спасательный жилет не повернул, не должно превышать соответствующего числа, полученного при испытании с ЭИУ;

.3 отклонять тело человека назад от вертикального положения, при этом средний угол торса должен быть не менее среднего значения, полученного при испытании с ЭИУ, минус 10°;

.4 поднимать голову человека над горизонтальной плоскостью так, чтобы средний угол плоскости лица составлял не менее среднего угла, полученного при испытании с ЭИУ, минус 10°; и

.5 по меньшей мере такое же количество людей в спасательном жилете возвращалось в устойчивое положение лицом вверх после плавания в беспомощном состоянии в позе зародыша, что и при аналогичном испытании с ЭИУ.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 1 января 2016 года [резолюцией КБМ от 22 мая 2014 года N MSC.368\(93\)](#)).

2.2.1.7 Спасательный жилет для взрослого человека должен быть таким, чтобы в нем можно было проплыть короткое расстояние и забраться в спасательную шлюпку или спасательный плот.

2.2.1.8 Спасательный жилет для младенцев или для детей должен иметь такие же характеристики, что и жилет для взрослого человека, за исключением того, что:

.1 маленьким детям и младенцам разрешается оказывать помощь в надевании жилета;

.2 вместо RTD для взрослого человека должны использоваться соответствующие RTD для детей и младенцев;

(Пункт в редакции, введенной в действие с 1 января 2016 года [резолюцией КБМ от 22 мая 2014 года N MSC.368\(93\)](#)).

.3 помощь может оказываться при влезании на борт спасательной шлюпки или спасательного плота, но подвижность человека не должна снижаться в большей степени, чем определяется RTD соответствующего размера;

.4 для жилетов для младенцев не проводятся испытания прыжком и бросанием;

(Пункт дополнительно включен с 1 января 2016 года [резолюцией КБМ от 22 мая 2014 года N MSC.368\(93\)](#))

.5 для детских жилетов испытания прыжком и бросанием должны проводиться для пяти из девяти единиц; и

(Пункт дополнительно включен с 1 января 2016 года [резолюцией КБМ от 22 мая 2014 года N MSC.368\(93\)](#))

.6 для пункта 2.2.1.8.5 в испытаниях могут использоваться манекены.

(Пункт дополнительно включен с 1 января 2016 года [резолюцией КБМ от 22 мая 2014 года N MSC.368\(93\)](#))

2.2.1.9 За исключением характеристик плавучести и спрямления, требования к спасательным жилетам для младенцев могут быть снижены, при необходимости, для того чтобы:

.1 облегчить спасение младенца лицу, присматривающему за ним;

.2 позволить крепить младенца к лицу, присматривающему за ним, и тем самым способствовать близости между ними;

.3 поддерживать младенца сухим при его свободном дыхании;

.4 защищать младенца от ударов и тряски в ходе эвакуации; и

.5 позволить лицу, присматривающему за младенцем, следить и контролировать потерю тепла младенцем.

2.2.1.10 Кроме маркировки, требуемой пунктом 1.2.2.9, спасательный жилет для младенцев или детей должен иметь маркировку:

.1 допустимые пределы размера в соответствии с пунктом 2.2.1.2; и

.2 символ "infant" или "child", как показано в соответствующих символах, принятых Организацией*.

* См. "Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам", принятые Организацией резолюцией A.760(18) с поправками.

2.2.1.11 Спасательный жилет должен иметь плавучесть, которая не снижается более чем на 5% после 24-часового погружения в пресную воду.

2.2.1.12 Плавучесть спасательного жилета не должна обеспечиваться сыпучим гранулированным материалом.

2.2.1.13 Каждый спасательный жилет должен обеспечиваться средствами крепления сигнального огня жилета, как указано в пункте 2.2.3, так чтобы он был способен удовлетворять требованиям пунктов 2.2.1.5.6 и 2.2.3.1.3.

2.2.1.14 Каждый спасательный жилет должен быть снабжен свистком, надежно прикрепленным к нему шнуром.

2.2.1.15 Сигнальные огни и свистки должны выбираться и крепиться к спасательным жилетам таким образом, чтобы их характеристики при совместном использовании не ухудшались.

2.2.1.16 Спасательный жилет должен обеспечиваться освобождаемым плавучим линем или другим средством для крепления его к спасательному жилету другого лица в воде.

2.2.1.17 Спасательный жилет должен обеспечиваться подходящим средством, позволяющим спасателю поднять человека из воды в спасательную шлюпку, спасательный плот или дежурную шлюпку.

2.2.2 Надувные спасательные жилеты

Спасательный жилет, плавучесть которого обеспечивается надуванием, должен иметь не менее двух отдельных камер, отвечать требованиям пункта 2.2.4 и должен:

.1 надуваться автоматически при погружении в воду, иметь устройство для надувания, приводимое в действие вручную одним движением, а также его конструкция должна быть такой, чтобы предусматривалась возможность надувания каждой камеры ртом;

.2 отвечать требованиям пунктов 2.2.1.5, 2.2.1.6 и 2.2.1.7 в случае потери плавучести какой-либо одной из камер; и

.3 отвечать требованиям пункта 2.2.1.11 после надувания посредством автоматического механизма.

2.2.3 Сигнальные огни спасательных жилетов

2.2.3.1 Каждый сигнальный огонь спасательного жилета должен:

.1 иметь силу света не менее 0,75 кд во всех направлениях верхней полусферы;

.2 иметь источник энергии, способный обеспечить силу света 0,75 кд в течение не менее 8 ч;

.3 быть видимым, когда он прикреплен к спасательному жилету, в наибольшей части сегмента верхней полусферы, насколько это практически возможно; и

.4 быть белого цвета.

2.2.3.2 Если сигнальный огонь, упомянутый в 2.2.3.1, является проблесковым, он должен, кроме того:

.1 снабжаться ручным выключателем; и

.2 давать проблески с частотой не менее 50 и не более 70 проблесков в минуту и иметь эффективную силу света не менее 0,75 кд.

2.3 Гидрокостюмы

2.3.1 Общие требования к гидрокостюмам

2.3.1.1 Гидрокостюм должен изготавливаться из водонепроницаемых материалов, так чтобы:

.1 его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи в течение не более 2 мин вместе с любой соответствующей одеждой*, надеванием спасательного жилета, если гидрокостюм требует его использования для удовлетворения требованиям пункта 2.3.1.2, и надуванием ртом воздушных камер жилета, если они имеются*;

* См. пункт 3.1.3 "Рекомендации по испытаниям спасательных средств", принятой Организацией резолюцией MSC.81(70) с поправками.

.2 он не поддерживал горения или не продолжал плавиться, после того как полностью охвачен пламенем в течение 2 с;

.3 он закрывал все тело, за исключением лица; закрытие рук может обеспечиваться отдельными перчатками, постоянно прикрепленными к гидрокостюму;

.4 он имел у ног приспособление для стравливания излишков воздуха; и

.5 после прыжка в воду с высоты не менее 4,5 м в него не попадало чрезмерное количество воды.

2.3.1.2 Гидрокостюм сам по себе или, если его ношение требует еще и спасательного жилета, должен иметь достаточную плавучесть и остойчивость в пресной спокойной воде, чтобы:

.1 поддерживать рот обессилевшего или потерявшего сознание человека на расстоянии от воды не менее 120 мм; и

.2 позволять человеку повернуться из положения лицом вниз в положение лицом вверх за время не более 5 с.

2.3.1.3 Человек в гидрокостюме со спасательным жилетом, если требуется использование гидрокостюма, должен иметь возможность:

.1 подниматься и спускаться по вертикальному трапу длиной не менее 5 м;

.2 выполнять обычные обязанности, связанные с оставлением судна;

.3 прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без повреждения или смещения при этом гидрокостюма или его оборудования и без телесных повреждений; и

.4 проплыть короткое расстояние и забраться в коллективное спасательное средство.

2.3.1.4 Гидрокостюм, обладающий плавучестью и предназначенный для использования без спасательного жилета, должен быть снабжен сигнальным огнем, отвечающим требованиям пункта 2.2.3, и свистком, предписанным пунктом 2.2.1.14.

2.3.1.5 Гидрокостюм, имеющий плавучесть и предназначенный для использования без спасательного жилета, должен обеспечиваться отсоединяемым плавучим линем или другим средством, которое можно закрепить к костюму другого человека в воде.

2.3.1.6 Гидрокостюм, имеющий плавучесть и предназначенный для использования без спасательного жилета, должен обеспечиваться подходящим средством, позволяющим спасателю поднять спасаемого из воды в спасательную шлюпку, спасательный плот или дежурную шлюпку.

2.3.1.7 Если гидрокостюм требует использования спасательного жилета, то спасательный жилет должен надеваться поверх гидрокостюма. Лица, одетые в такой гидрокостюм, должны быть способны надеть спасательный жилет без посторонней помощи. Гидрокостюм должен иметь маркировку о том, что он должен надеваться вместе со спасательным жилетом.

2.3.1.8 Гидрокостюм должен иметь плавучесть, которая не снижается более чем на 5% после 24-часового погружения в пресную воду и которая не должна обеспечиваться использованием сыпучего гранулированного материала.

2.3.2 Требования к теплозащитным свойствам гидрокостюмов

2.3.2.1 Гидрокостюм, изготовленный из материала, не обладающего теплоизоляционными свойствами, должен:

.1 иметь маркировку, указывающую на то, что он должен надеваться на теплую одежду; и

.2 иметь такую конструкцию, чтобы, будучи надетым вместе с теплой одеждой и спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования, он продолжал обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с высоты 4,5 м, так чтобы температура тела человека не падала более чем на 2° после пребывания в течение часа в циркулирующей воде с температурой 5°C при отсутствии волнения.

2.3.2.2 Гидрокостюм, изготовленный из материала, обладающего теплоизоляционными свойствами, сам по себе или со спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования, должен обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с высоты 4,5 м, так чтобы внутренняя температура тела человека не падала более чем на 2°C после пребывания в течение 6 ч в циркулирующей воде с температурой от 0 до 2°C при отсутствии волнения.

2.4 Защитные костюмы

2.4.1 Общие требования к защитным костюмам

2.4.1.1 Защитный костюм должен изготавливаться из водонепроницаемых материалов, так чтобы:

- .1 обеспечивалась его собственная плавучесть не менее 70 Н;
- .2 используемый материал снижал риск от перегрева организма при спасательных операциях и эвакуации;
- .3 закрывалось все тело, за исключением ступней, где это разрешается Администрацией, покрытие рук и головы может обеспечиваться отдельными перчатками и шлемом, которые должны постоянно крепиться к костюму;
- .4 можно было распаковать и надеть его без посторонней помощи в течение 2 мин;
- .5 не поддерживалось горение или продолжалось плавление костюма после полного охвата пламенем в течение 2 с;
- .6 имелся карман для переносного УКВ радиотелефона;
- .7 обеспечивалось боковое зрение в секторе не менее 120°.

2.4.1.2 Защитный костюм должен позволять надевшему его человеку:

- .1 подниматься и спускаться по вертикальному трапу длиной не менее 5 м;
- .2 прыгать в воду ногами вперед с высоты не менее 4,5 м и при этом без повреждения или смещения костюма или его оборудования и без получения телесных повреждений;
- .3 проплыть в воде не менее 25 м и забраться в спасательную шлюпку или плот;
- .4 надеть спасательный жилет без посторонней помощи;
- .5 выполнять все вахтенные обязанности по оставлению судна, оказанию помощи другим лицам и использованию дежурной шлюпки.

2.4.1.3 Гидрокостюм должен быть оборудован сигнальным огнем, отвечающим требованиям пункта 2.2.3 так, чтобы он был способным отвечать пунктам 2.2.3.1.3 и 2.4.1.2.2, и свистком, предписанным пунктом 2.2.1.14.

2.4.2 Требования к теплоизоляционным свойствам защитных костюмов

2.4.2.1 Защитный костюм должен:

- .1 иметь маркировку с инструкцией, что используется с соответствующей теплой одеждой, если он изготовлен из материала, не обладающего теплоизоляционными свойствами;
- .2 быть таким, чтобы будучи надетым в соответствии с нанесенной на него инструкцией, он продолжал обеспечивать достаточную тепловую защиту человеку после одного прыжка в воду с полным погружением в спокойную циркулирующую воду с температурой 5°C, чтобы температура тела человека не падала быстрее чем на 1,5°C в час после первого получаса.

2.4.3 Требования к остойчивости

Человек в защитном костюме, отвечающем требованиям настоящего правила, должен быть способен переворачиваться в пресной воде из положения лицом вниз в положение лицом вверх не более чем за 5 с и сохранять это положение. Костюм не должен способствовать перевороту человека лицом вниз в условиях волнения.

2.5 Теплозащитные средства

2.5.1 Теплозащитное средство должно изготавливаться из водонепроницаемого материала с коэффициентом теплопередачи не выше 7800 Вт/(м(2) К) и иметь такую конструкцию, которая снижала бы потерю тепла телом человека как конвекционным путем, так и через испарение.

2.5.2 Теплозащитное средство должно:

.1 закрывать все тело человека любого размера (роста) в спасательном жилете, за исключением лица. Руки также должны быть закрыты, если не предусмотрены постоянно прикрепленные к теплозащитному средству перчатки;

.2 быть таким, чтобы его можно было распаковать и легко надеть без посторонней помощи в спасательной шлюпке или плоту либо в дежурной шлюпке;

.3 быть таким, чтобы человек в теплозащитном средстве мог снять его в воде не более чем за 2 мин, если оно мешает ему плыть.

2.5.3 Теплозащитное средство должно выполнять свои функции надлежащим образом при температуре воздуха от -30 до +20°C.

Глава III - Визуальные сигнальные средства

3.1 Парашютные ракеты

3.1.1 Парашютная ракета должна:

.1 быть заключена в водостойкий корпус;

.2 быть снабжена четко иллюстрирующими способ использования рисунками или краткой инструкцией, нанесенными на ее корпус;

.3 иметь встроенное запальное средство; и

.4 иметь такую конструкцию, которая не причиняла бы неудобства держащему ее человеку при использовании ракеты в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

3.1.2 При запуске ракеты в вертикальном направлении она должна достигать высоты не менее 300 м. По достижении верхней точки траектории или вблизи нее ракета должна выпускать парашютный сигнал, который должен:

- .1 гореть ярко-красным огнем;
- .2 гореть равномерно со средней силой света не менее 30000 кд;
- .3 иметь длительность горения не менее 40 с;
- .4 иметь скорость спуска не более 5 м/с; и
- .5 не повреждать во время горения свой парашют или его крепление.

3.2 Фальшфейеры

3.2.1 Фальшфейер должен:

- .1 быть заключен в водостойкий корпус;
- .2 быть снабжен краткой инструкцией или рисунками, напечатанными на его корпусе и ясно иллюстрирующими способ использования фальшфейера;
- .3 иметь встроенное запальное средство;
- .4 иметь такую конструкцию, чтобы не причинять неудобства держащему его человеку и не подвергать опасности коллективное спасательное средство горящими или тлеющими остатками при его использовании в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

3.2.2 Фальшфейер должен:

- .1 гореть ярко-красным огнем;
- .2 гореть равномерно со средней силой света не менее 15000 кд;
- .3 иметь длительность горения не менее 1 мин; и
- .4 продолжать гореть после погружения его на 10 с в воду на глубину 100 мм.

3.3 Плавающие дымовые шашки

3.3.1 Плавающая дымовая шашка должна:

- .1 быть заключена в водостойкий корпус;
- .2 гореть без вспышек при использовании ее в соответствии с инструкцией завода-изготовителя;
- .3 быть снабжена краткой инструкцией или рисунками, напечатанными на ее корпусе и ясно иллюстрирующими способ использования плавающей дымовой шашки.

3.3.2 Плавающая дымовая шашка должна:

- .1 равномерно испускать дым хорошо видимого цвета не менее 3 мин, находясь на плаву на тихой воде;
- .2 не выбрасывать пламени в течение всего времени действия дымовой шашки;
- .3 не заливаться водой на волнении; и
- .4 продолжать дымообразование при погружении ее на 10 с в воду на глубину 100 мм.

Глава IV - Спасательные шлюпки и плоты

4.1 Общие требования к спасательным плотам

4.1.1 Конструкция спасательных плотов

4.1.1.1 Конструкция каждого спасательного плота должна быть такой, чтобы он был способен выдерживать на плаву влияние окружающей среды, в течение 30 суток при любых условиях моря.

4.1.1.2 Конструкция спасательного плота должна обеспечивать нормальную работоспособность как самого плота, так и его оборудования после сбрасывания плота на воду с высоты 18 м. Если спасательный плот должен устанавливаться на высоте более 18 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, то он должен быть таким, чтобы удовлетворительно пройти испытание сбрасыванием на воду по крайней мере с этой высоты.

4.1.1.3 Спасательный плот, находясь на плаву как с раскрытым, так и с нераскрытым тентом, должен быть способен выдерживать многократные прыжки на него с высоты не менее 4,5 м от его днища.

4.1.1.4 Конструкция спасательного плота и его оборудование должны позволять буксировать его со скоростью 3 узла на тихой воде с одним выброшенным плавучим якорем, когда плот нагружен полным комплектом людей и снабжения.

4.1.1.5 Спасательный плот должен иметь тент для защиты находящихся на нем людей от воздействия внешней среды; тент должен устанавливаться автоматически после спуска плота на воду и должен отвечать следующим требованиям:

.1 он должен обеспечивать изоляцию подтентового пространства от зноя и холода с помощью либо двух слоев материала, разделенных воздушной прослойкой, либо с помощью других, обладающих равноценной эффективностью средств. Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие скопление воды в воздушной прослойке;

.2 цвет внутренней поверхности тента не должен вызывать дискомфорта у находящихся на плоту людей;

.3 каждый вход должен быть четко обозначен и оборудован эффективным регулируемым закрывающим устройством, которое человек в гидрокостюме может легко и быстро открывать изнутри и снаружи, и закрывать изнутри плота. При этом должна обеспечиваться вентиляция плота при исключении проникновения морской воды, ветра и холода. На спасательных плотках вместимостью более 8 человек должно быть не менее двух диаметрально противоположных друг другу входов;

.4 он должен постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся на спасательном плоту людей, даже при закрытых входах;

.5 на нем должно быть предусмотрено по меньшей мере одно смотровое окно;

.6 он должен быть оборудован приспособлениями для сбора дождевой воды;

.7 он должен иметь устройство для установки радиолокационного ответчика на высоте не менее 1 м над поверхностью моря; и

.8 он должен иметь достаточную высоту для размещения людей в сидячем положении в любой части подтентового пространства.

4.1.2 Минимальная вместимость и масса спасательных плотов

4.1.2.1 Не должны одобряться спасательные плоты вместимостью менее 6 человек, рассчитанной в соответствии с требованиями пунктов 4.2.3 или 4.3.3 соответственно.

4.1.2.2 Общая масса спасательного плота, его контейнера и снабжения не должна превышать 185 кг, за исключением случаев, когда плот предназначен для спуска одобренным спусковым устройством, отвечающим требованиям раздела 6.1, или когда не требуется переносить его с борта на борт.

4.1.3 Оборудование спасательного плота

4.1.3.1 Спасательный плот должен быть снабжен надежно закрепленными спасательными леерами, обнесенными с провесами вокруг спасательного плота как с внутренней, так и с наружной стороны.

4.1.3.2 Спасательный плот должен иметь надежный фалинь длиной не менее 10 м плюс расстояние от места его установки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 15 м, смотря по тому, что больше. Разрывная нагрузка для всех элементов, исключая требуемое пунктом 4.1.6 слабое звено, должна быть не менее 15 кН для плотов вместимостью более 25 человек, не менее 10 кН - для плотов вместимостью от 9 до 25 человек и не менее 7,5 кН - для любых других плотов.

4.1.3.3 На самой верхней части тента или корпуса спасательного плота должен устанавливаться внешний сигнальный огонь с ручным выключателем. Этот огонь должен быть белого цвета, с длительностью постоянного действия не менее 12 ч и интенсивностью не менее 4,3 кд во всех направлениях верхней полусферы. В случае если сигнальный огонь является проблесковым, он должен давать не менее 50, но не более 70 проблесков в минуту эквивалентной интенсивности в течение 12 ч. Сигнальный огонь должен автоматически включаться при раскрытии тента. Его батареи не должны портиться от сырости или влажности при хранении плота.

4.1.3.4 Внутри спасательного плота должен быть установлен внутренний источник света с ручным выключателем, способный непрерывно работать в течение не менее 12 ч. Он должен автоматически включаться при установке тента и обеспечивать среднеарифметическую силу света не менее 0,5 кд при измерении во всей верхней полусфере, чтобы можно было читать инструкции по сохранению жизни и оборудованию. Его батареи не должны портиться от сырости или влажности при хранении плота.

4.1.4 Спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балки

4.1.4.1 В дополнение к вышеуказанным требованиям спасательный плот, предназначенный для использования с одобренным спусковым устройством, должен:

.1 когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения, выдерживать удар о борт судна в направлении перпендикулярно борту судна при скорости спасательного плота не менее 3,5 м/с, а также - сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м, не получая при этом повреждений, которые повлияли бы на его рабочее состояние;

.2 быть снабжен средствами для его подтягивания к борту судна у палубы посадки и надежного удержания его во время посадки.

4.1.4.2. На пассажирских судах каждый спускаемый с помощью плот-балки спасательный плот должен быть устроен так, чтобы все расписанные на него люди могли совершить быструю посадку в него.

4.1.4.3 На грузовых судах каждый спускаемый с помощью плот-балки спасательный плот должен быть устроен так, чтобы все расписанные на него люди могли совершить посадку в него не более чем за 3 мин с момента подачи команды к посадке.

4.1.5 Снабжение

4.1.5.1 Обычное снабжение каждого спасательного плота должно включать:

.1 одно плавучее спасательное кольцо, прикрепленное к плавучему спасательному линю длиной не менее 30 м;

.2 один нескладной нож с плавучей ручкой и штертом, прикрепленный и хранящийся в кармане с наружной стороны тента вблизи места крепления фалиня к спасательному плоту. Кроме того, на спасательном плоту вместимостью 13 человек или более должен иметься второй нож, который может быть складным;

.3 один плавучий черпак для спасательного плота вместимостью не более 12 человек и два плавучих черпака для спасательного плота вместимостью 13 человек или более;

.4 две губки;

.5 два плавучих якоря, каждый с дректовом, способным выдерживать рывки, и ниралом, если имеется, причем один из плавучих якорей должен быть запасным, а другой - постоянно прикрепленным к спасательному плоту так, чтобы при надувании после спуска на воду спасательный плот удерживался в наиболее устойчивом положении к ветру. Прочность каждого плавучего якоря, их дректовов и ниралов, если имеются, должна быть достаточной при любых условиях моря. Плавучие якоря должны иметь устройства, предотвращающие скручивание троса и выворачивание их наизнанку между стропами. Плавучие якоря, постоянно прикрепленные к спасательным плотам, спускаемым с помощью плот-балки и устанавливаемым на пассажирских судах, должны быть устроены так, чтобы раскрывались только вручную. Все другие спасательные плоты должны иметь плавучие якоря, раскрываемые автоматически, как только плот оказывается на плаву;

.6 два плавучих гребка;

.7 три консервооткрывателя и пару ножниц. Допускаются ножи с консервооткрывателями в безопасном исполнении;

.8 одну аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после вскрытия может быть снова плотно закрыта;

.9 один свисток или эквивалентный ему звуковой сигнал;

.10 четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям раздела 3.1;

.11 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям раздела 3.2;

.12 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям раздела 3.3;

.13 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;

.14 эффективный радиолокационный отражатель, если на спасательном плоту не установлен радиолокационный ответчик;

.15 одно сигнальное зеркало для дневной сигнализации с инструкцией по его использованию для подачи сигналов морским и воздушным судам;

.16 один экземпляр таблицы спасательных сигналов, упомянутых в [правиле V/8](#), в водозащищенном исполнении или в водонепроницаемой упаковке;

.17 один комплект рыболовных принадлежностей;

.18 пищевой рацион энергетической ценностью из расчета не менее 10000 кДж (2400 ккал) на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту. Эти продукты должны быть вкусными и съедобными в течение объявленного срока годности и упакованы таким образом, чтобы они легко вскрывались и делились руками в перчатках гидрокостюма.

Примечание. Типовой подходящий состав:

Комплект рациона: 500-550 г

Энергетическая ценность: не менее 10000 кДж

Вода: не более 5%

Соль (NaCl): не более 0,2%

Углеводы: 60-70% веса = 50-60% энергетической ценности

Жир: 18-23% веса = 33-43% энергетической ценности

Белок: 6-10% веса = 5-8% энергетической ценности

Продукты должны быть упакованы в жестяные коробки (банки) или в вакуумный гибкий материал, практически предотвращающий испарение (менее $0,1 \text{ г/м}^2$ за 24 ч при температуре 23°C , 85% относительной влажности, при испытании в соответствии с национальным или международным стандартом). Гибкая упаковка должна быть также защищена внешней упаковкой, при необходимости защиты от повреждений пищевых рационов и других предметов от острых кромок. Упаковка должна иметь четкую маркировку даты упаковки, даты истечения срока годности содержимого, номера партии выпуска и содержания упаковки и инструкций по использованию. Пищевые рационы, отвечающие требованиям международного стандарта, приемлемого для Организации*, считаются отвечающими данным требованиям;

* См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности, публикацию ISO 18813 - "Суда и морская технология - Оборудование сохранения жизни для спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок".

.19 1,5 л пресной воды из расчета на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту, из которых либо 0,5 л на человека может быть заменено опреснителем, производящим такое количество пресной воды за 2 дня, либо 1 л на человека может быть заменен опреснителем обратного осмоса с ручным приводом, представленным в пункте 4.4.7.5, производящим такое количество пресной воды за 2 дня. Вода должна удовлетворять подходящим международным требованиям по химическому и микробиологическому составу и должна быть в герметично закрываемых емкостях из устойчивого к коррозии материала или из материала, который подвергся обработке по приданию ему стойкости к коррозии. Гибкий упаковочный материал для воды, если он используется, должен практически предотвращать испарение (менее 0,1 г/м(2) за 24 ч при температуре 23°C, 85% относительной влажности, при испытании в соответствии с национальным или международным стандартом), за исключением того, что отдельно упакованные порции внутри большой емкости могут не отвечать требованию к испарению. Каждая емкость, за исключением отдельно упакованных порций вместимостью менее 125 мл, должна закрываться способом, предотвращающим протечки. Каждая емкость должна иметь четкую маркировку даты упаковки, даты истечения срока годности, номера партии выпуска, количества воды в емкости и инструкций по употреблению. Емкости должны легко открываться руками в перчатках гидрокостюма. Питьевая вода для чрезвычайных ситуаций, отвечающая требованиям международного стандарта, приемлемого для Организации*, считается отвечающей данным требованиям;

* См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности, публикацию ISO 18813 - "Суда и морская технология - Оборудование сохранения жизни для спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок".

.20 один нержавеющий градуированный сосуд для питья;

.21 медикаменты от морской болезни, по крайней мере на 48 ч, и по одному гигиеническому пакету на каждого человека согласно допустимой вместимости спасательного плота;

.22 инструкцию по сохранению жизни*;

* См. "Инструкции по действиям в спасательных шлюпках и плотках", принятые резолюцией A.657(16) Организации.

.23 инструкцию по первоочередным действиям; и

.24 теплозащитные средства, отвечающие требованиям пункта 2.5, в количестве, достаточном для 10% от числа людей, допустимого к размещению на спасательном плоту, или двух, смотря по тому, что больше.

4.1.5.2 Маркировка, требуемая пунктами 4.2.6.3.5 и 4.3.6.7, на спасательных плотках, имеющих снабжение в соответствии с пунктом 4.1.5.1, должна состоять из надписи "SOLAS A PACK", выполненной печатными буквами латинского алфавита.

4.1.5.3 Для пассажирских судов, совершающих короткие международные рейсы такого характера и продолжительности, что, по мнению Администрации, не все предметы, перечисленные в пункте 4.1.5.1, необходимы, Администрация может разрешить, чтобы снабжение имеющихся на таких судах спасательных плотов включало предметы, предусмотренные в пунктах 4.1.5.1.1-4.1.5.1.6 включительно, 4.1.5.1.8, 4.1.5.1.9, 4.1.5.1.13-4.1.5.1.16 включительно и 4.1.5.1.21-4.1.5.1.24 включительно, а также половину количества предметов снабжения, предусмотренных пунктами 4.1.5.1.10-4.1.5.1.12 включительно. Маркировка, требуемая пунктами 4.2.6.3.5 и 4.3.6.7, на таких спасательных плотках должна состоять из надписи "SOLAS B PACK", выполненной печатными буквами латинского алфавита.

4.1.5.4 В необходимых случаях снабжение должно храниться в контейнере, который, если не является неотъемлемой частью плота или стационарно прикрепленным, должен крепиться внутри плота и быть способным находиться на плаву не менее 30 мин без ущерба для его содержимого.

4.1.6 Устройства, обеспечивающие свободное всплытие спасательных плотов*

*См. MSC/Circ.811 "Идентификация устройств, обеспечивающих свободное всплытие спасательных плотов" в Сборнике N 7 резолюций ИМО (изд. ЦНИИМФ, 1997 года).

4.1.6.1 Фалинь и относящиеся к нему приспособления

Фалинь спасательного плота и относящиеся к нему приспособления должны обеспечивать крепление спасательного плота с судном и быть устроены так, чтобы спасательный плот после разобщения его с судном и надувания, если он является надувным, не затягивался в воду тонущим судном.

4.1.6.2 Слабое звено

Если устройства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота, включают слабое звено, то оно должно:

.1 не разрываться под воздействием силы, необходимой для вытягивания фалини из контейнера спасательного плота;

.2 обладать, если оно применимо, достаточной прочностью, чтобы обеспечивать надувание спасательного плота; и

.3 разрываться при усилии, равном $2,2 \pm 0,4$ кН.

4.1.6.3 Гидростатические разобщающие устройства (гидростаты)

Если устройства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота, включают гидростатическое разобщающее устройство, то оно должно:

.1 быть изготовлено из соответствующих материалов так, чтобы исключалась возможность неправильного срабатывания устройства. Гальванизация или другие способы нанесения металлического покрытия на детали гидростатического разобщающего устройства не допускаются;

.2 автоматически разобщать спасательный плот с судном на глубине не более 4 м;

.3 иметь возможность осушения гидростатической камеры, что предотвращает скопление в ней воды в период, когда устройство находится в нормальном положении;

.4 иметь конструкцию, предотвращающую разобщение спасательного плота с судном при залипании устройства волнами;

.5 иметь на корпусе постоянную маркировку, указывающую его тип и серийный номер;

.6 иметь постоянную маркировку на корпусе или на надежно прикрепленной табличке с указанием даты изготовления, типа и серийного номера, а также должно быть указано: допустимо ли использование гидростата для плота вместимостью более 25 человек;

.7 быть таким, чтобы каждая его часть соединения с фалинем и относящимися к нему приспособлениями обладала прочностью не меньшей, чем требуемая прочность фалиня; и

.8 если подлежит своевременной замене (списанию), то вместо требования пункта 4.1.6.3.6 иметь маркировку с указанием истечения срока годности.

4.2 Надувные спасательные плоты

4.2.1 Надувные спасательные плоты должны отвечать требованиям раздела 4.1 и, дополнительно, требованиям настоящего раздела.

4.2.2 Конструкция надувных спасательных плотов

4.2.2.1 Главная камера плавучести должна быть разделена по меньшей мере на два отдельных отсека, надуваемых, каждый, через свой собственный невозвратный клапан. Камеры плавучести должны быть устроены так, чтобы в случае повреждения какого-либо одного из отсеков или в случае если какой-либо один из отсеков не будет надут, неповрежденные отсеки должны поддерживать спасательный плот на плаву с положительным надводным бортом по всему периметру, когда плот нагружен допустимым к размещению числом людей массой по 82,5 кг, сидящих в нормальном положении.

4.2.2.2 Днище спасательного плота должно быть водонепроницаемым и должно обеспечивать достаточную изоляцию от холода:

.1 либо с помощью одного или нескольких отсеков, которые могут быть надуты находящимися на плоту людьми или которые надуваются автоматически, а затем могут быть спущены и надуты вновь находящимися на плоту людьми;

.2 либо с помощью других обладающих равноценной эффективностью средств, не зависящих от надувания.

4.2.2.3 Спасательный плот должен быть таким, чтобы его надувание мог обеспечить один человек. Спасательный плот должен надуваться нетоксичным газом. Система подачи газа, включая любые предохранительные клапаны, установленные в соответствии с пунктом 4.2.2.4, должна отвечать требованиям международного стандарта, приемлемого для Организации*. Надувание спасательного плота должно занимать не более 1 мин при температуре окружающей среды от +18 до +20°C и не более 3 мин при температуре окружающей среды -30°C. После надувания спасательный плот должен сохранять свою форму, когда он нагружен полным комплектом людей и снабжения.

* См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности, публикацию ISO 15738 - "Суда и морская технология - Система подачи газа для спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок".

4.2.2.4 Каждый отсек надувного плота должен быть способен выдерживать давление, по меньшей мере в три раза превышающее рабочее давление, но должен быть защищен от давления, в два раза превышающего рабочее, либо с помощью предохранительных клапанов, либо путем ограничения количества подаваемого газа. Для поддержания в отсеках рабочего давления должна быть предусмотрена возможность их подкачки насосом или мехами, требуемыми пунктом 4.2.9.1.2.

4.2.3 Вместимость надувных спасательных плотов

Число людей, допустимое к размещению на спасательном плоту, должно равняться меньшему из следующих чисел:

.1 наибольшее целое число, полученное от деления на 0,096 значения объема главных труб плавучести в надутом состоянии в кубических метрах (для этой цели в значение объема не включаются объемы арок и поперечных банок, если таковые имеются); или

.2 наибольшее целое число, полученное от деления на 0,372 значения внутренней горизонтальной площади сечения спасательного плота в квадратных метрах (для этих целей в эту площадь может включаться площадь поперечной банки или банок, если таковые имеются), измеренной до внутренней кромки труб плавучести; или

.3 число людей средней массой 82,5 кг с надетыми гидрокостюмами и спасательными жилетами или только спасательными жилетами для случаев размещения в плотях, спускаемых плотбалкой, которые могут достаточно комфортно сидеть, имея высоту подтентового пространства, не стесняющую использование оборудования плота.

4.2.4 Доступ на надувные спасательные плоты

4.2.4.1 По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована посадочная площадка, способная выдержать человека весом 100 кг, сидящего или стоящего на коленях и не держащегося за какую-либо другую часть спасательного плота, позволяющая находящимся в воде людям забраться в спасательный плот. Площадка должна быть установлена так, чтобы предотвращать значительную утечку газа из спасательного плота в случае ее повреждения. На спускаемом с помощью плот-балки спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного стороне, которой подтягивают плот к борту, и где имеются устройства для посадки с судна на плот.

4.2.4.2 Входы, не оборудованные посадочной площадкой, должны иметь посадочный трап, нижняя ступенька которого должна находиться по меньшей мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательного плота порожнем.

4.2.4.3 Внутри спасательного плота должны быть устройства, позволяющие людям забраться на спасательный плот с посадочного трапа.

4.2.5 Остойчивость надувных спасательных плотов

4.2.5.1 Конструкция каждого надувного спасательного плота должна быть такой, чтобы он был устойчивым на волнении, когда полностью надут и плавает тентом вверх.

4.2.5.2 Остойчивость спасательного плота в опрокинутом положении должна быть такой, чтобы и на волнении, и на тихой воде его мог перевернуть один человек.

4.2.5.3 Остойчивость спасательного плота, когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения, должна быть такой, чтобы его можно было буксировать со скоростью до 3 узлов на тихой воде.

4.2.5.4 Спасательный плот должен быть оборудован водозаполняемыми карманами, отвечающими следующим требованиям:

- .1 карманы должны быть яркого цвета;
- .2 конструкция карманов должна обеспечивать заполнение водой по крайней мере на 60% от их вместимости в течение 25 с;
- .3 общая вместимость карманов должна быть по крайней мере 220 л для плотов вместимостью до 10 человек;
- .4 общая вместимость карманов для плотов вместимостью более 10 человек должна быть не менее $20 N$ литров, где N - число допустимых к размещению людей;
- .5 карманы должны размещаться симметрично по периферии плота. Должны быть устройства для спуска воздуха из-под плота.

4.2.6 Контейнеры для надувных спасательных плотов

4.2.6.1 Спасательный плот должен быть упакован в контейнер, который:

- .1 изготовлен так, чтобы противостоять чрезмерному износу в условиях моря;
- .2 с упакованным в него спасательным плотом со снабжением обладает достаточной собственной плавучестью, чтобы вытянуть наружу фалинь и привести в действие механизм газонаполнения при погружении тонущего судна в воду;
- .3 является, насколько это практически возможно, водонепроницаемым, за исключением спускных отверстий в днище контейнера.

4.2.6.2 Спасательный плот должен быть упакован в контейнер таким образом, чтобы, по возможности, после попадания в воду и освобождения от контейнера он надувался, находясь в прямом положении.

4.2.6.3 Контейнер должен иметь маркировку, указывающую:

- .1 наименование изготовителя или торговую марку;
- .2 серийный номер;
- .3 наименование одобряющего органа и число людей, допускаемое к размещению;
- .4 слово "SOLAS";
- .5 тип заложенного комплекта аварийного снабжения;
- .6 дату проведения последнего обслуживания;
- .7 длину фалиня;
- .8 массу упакованного плота, если она более 185 кг;
- .9 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (в зависимости от высоты, с которой производилось испытание сбрасыванием, и длины фалиня);
- .10 инструкцию по спуску.

4.2.7 Маркировка надувных спасательных плотов

4.2.7.1 Спасательный плот должен иметь маркировку, указывающую:

- .1 наименование изготовителя или торговую марку;
- .2 серийный номер;
- .3 дату изготовления (месяц и год);
- .4 наименование одобряющего органа;
- .5 наименование и местонахождение станции обслуживания, которая проводила последнее освидетельствование;
- .6 число людей, допустимое к размещению; маркировка должна быть над каждым входом, она должна быть выполнена шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота.

4.2.7.2 Необходимо, чтобы каждый спасательный плот имел маркировку, содержащую название судна и порт приписки, которую в любое время можно заменить без вскрытия контейнера.

4.2.8 Надувные спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балки

4.2.8.1 В дополнение к вышеуказанным требованиям, спасательный плот, предназначенный для использования с одобренным спусковым устройством, когда он подвешен на подъемном гаке или стропе, должен выдерживать нагрузку:

.1 в четыре раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота $20 \pm 3^{\circ}\text{C}$ с заглушенными предохранительными клапанами; и

.2 в 1,1 раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота -30°C , когда все предохранительные клапаны действуют исправно.

4.2.8.2 Жесткие контейнеры для спасательных плотов, спускаемых с помощью спускового устройства, должны быть закреплены так, чтобы ни контейнер, ни его отдельные части не падали в воду во время и после надувания и спуска уложенного в него спасательного плота.

4.2.9 Дополнительное снабжение надувных спасательных плотов

4.2.9.1 Кроме снабжения, требуемого пунктом 4.1.5, каждый надувной спасательный плот должен иметь:

.1 один комплект ремонтных принадлежностей для заделки проколов в камерах плавучести;

.2 один насос или мехи для подкачки.

4.2.9.2 Ножи, требуемые пунктом 4.1.5.1.2, должны быть в безопасном исполнении, также как и консервооткрыватели и ножницы, требуемые пунктом 4.1.5.1.7.

4.3 Жесткие спасательные плоты

4.3.1 Жесткие спасательные плоты должны отвечать требованиям раздела 4.1 и, дополнительно, - требованиям настоящего раздела.

4.3.2 Конструкция жестких спасательных плотов

4.3.2.1 Плавучесть спасательного плота должна обеспечиваться одобренным плавучим материалом, расположенным как можно ближе к краям спасательного плота. Этот плавучий материал должен быть не способствующим горению или должен иметь защитное покрытие.

4.3.2.2 Палуба спасательного плота должна препятствовать проникновению воды, эффективно поддерживать находящихся на плоту людей вне воды и изолировать их от холода.

4.3.3 Вместимость жестких спасательных плотов

Число людей, допустимое к размещению на спасательном плоту, должно равняться меньшему из следующих чисел:

1. наибольшее целое число, полученное от деления на 0,096 значения объема плавучего материала в кубических метрах, умноженное на коэффициент, равный единице минус удельный вес этого материала; или

.2 наибольшее целое число, полученное от деления на 0,372 значения горизонтальной площади сечения палубы спасательного плота в квадратных метрах; или

.3 число людей средней массой 82,5 кг, которые могут достаточно комфортно сидеть, одетые в гидрокостюмы и спасательные жилеты, имея высоту подтентового пространства, не стесняющую использования оборудования плота.

4.3.4 Доступ на жесткие спасательные плоты

4.3.4.1 По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована посадочная площадка, способная выдержать человека весом 100 кг, сидящего или стоящего на коленях и не держащегося за какую-либо другую часть спасательного плота, позволяющая находящимся в воде людям забраться в спасательный плот. На спускаемом с помощью плот-балки спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного стороне, которой подтягивают плот к борту, и где имеются устройства для посадки с судна на плот.

4.3.4.2 Входы, не оборудованные посадочной площадкой, должны иметь посадочный трап, нижняя ступенька которого должна находиться по меньшей мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательного плота порожнем.

4.3.4.3 Внутри спасательного плота должны быть устройства, позволяющие людям забраться на спасательный плот с посадочного трапа.

4.3.5 Остойчивость жестких спасательных плотов

4.3.5.1 За исключением случаев, когда спасательный плот может безопасно эксплуатироваться независимо от того, какой стороной вверх он плавает, его прочность и остойчивость должны быть такими, чтобы он мог либо самовосстанавливаться, либо легко переворачиваться в прямое положение одним человеком как на волнении, так и на тихой воде.

4.3.5.2 Остойчивость спасательного плота, когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения, должна быть такой, чтобы его можно было буксировать со скоростью до 3 узлов на тихой воде.

4.3.6 Маркировка жестких спасательных плотов

Спасательный плот должен иметь маркировку, указывающую:

- .1 название и порт приписки судна, которому он принадлежит;
- .2 наименование изготовителя или торговую марку;
- .3 серийный номер;
- .4 наименование одобряющего органа;
- .5 число людей, допустимое к размещению, нанесенное над каждым входом шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота;
- .6 слово "SOLAS";
- .7 тип заложенного комплекта аварийного снабжения;
- .8 длину фалиня;
- .9 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (высоту, с которой производилось испытание сбрасыванием);
- .10 инструкцию по спуску.

4.3.7 Жесткие спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балки

В дополнение к вышеуказанным требованиям, жесткий спасательный плот, предназначенный для использования с одобренным спусковым устройством, когда он подвешен на подъемном гаке или стропе, должен выдерживать нагрузку, в четыре раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения.

4.4 Общие требования к спасательным шлюпкам

4.4.1 Конструкция спасательных шлюпок

4.4.1.1 Все спасательные шлюпки должны иметь надлежащую конструкцию и такую форму и соотношение главных размерений, чтобы они имели достаточную остойчивость на волнении и достаточный надводный борт, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения и способными безопасно спускаться во всех условиях дифферента до 10° включительно и крена до 20° включительно на любой борт. Все спасательные шлюпки должны иметь жесткий корпус и сохранять положительную остойчивость в прямом положении на тихой воде, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения и имеют пробоину в любом одном месте ниже ватерлинии, предполагая, что при этом не произошло потери плавучего материала и отсутствуют другие повреждения.

4.4.1.2 Каждая спасательная шлюпка должна нести постоянно прикрепленную пластинку об одобрении, подтвержденную Администрацией или ее представителем, содержащую, по меньшей мере, следующее:

- .1 наименование производителя и его адрес;
- .2 модель шлюпки и ее серийный номер;
- .3 месяц и год изготовления;
- .4 число людей, одобренное для размещения в шлюпке; и
- .5 информацию об одобрении, требуемую пунктом 1.2.2.9.

Каждая изготовленная спасательная шлюпка должна снабжаться свидетельством или декларацией о соответствии, которое(-ая), кроме вышеперечисленного, указывает:

- .6 номер свидетельства или декларации о соответствии;
- .7 материал, из которого изготовлен корпус шлюпки, настолько подробно, чтобы избежать проблем с совместимостью материалов при ремонте;
- .8 общую массу полностью оснащенной снабжением и укомплектованной людьми шлюпки;
- .9 буксировочное усилие шлюпки; и
- .10 факт одобрения, что касается пунктов 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 или 4.9.

4.4.1.3 Все спасательные шлюпки должны обладать достаточной прочностью, чтобы:

- .1 их можно было безопасно спускать на воду, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения; и
- .2 их можно было спускать на воду и буксировать на переднем ходу судна при скорости 5 узлов на тихой воде.

4.4.1.4 Корпуса и жесткие закрытия должны быть не способствующими горению или негорючими*.

* См. MSC/Circ.1006 - "Руководство по испытаниям на огнестойкость материалов, не способствующих горению, разрешенных в конструкциях спасательных шлюпок".

4.4.1.5 Посадочные места для людей должны быть оборудованы на поперечных и продольных банках или закрепленных сиденьях и иметь такую конструкцию, чтобы выдерживать:

.1 общую статическую нагрузку, эквивалентную массе одобренного для размещения количества людей, весом по 100 кг каждый человек, на местах в шлюпке, отвечающих требованиям пункта 4.4.2.2.2;

.2 для шлюпки, предназначенной для спуска на таях - нагрузку в 100 кг на любом посадочном месте, когда она сбрасывается на воду с высоты по крайней мере 3 м; и

.3 для шлюпки, предназначенной для спуска свободным падением, - нагрузку в 100 кг на любом посадочном месте, когда она сбрасывается с высоты по крайней мере в 1,3 большей, чем одобренная в свидетельстве.

4.4.1.6 Каждая спасательная шлюпка, кроме предназначенных для спуска свободным падением, должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать указанную ниже нагрузку без остаточной деформации после ее снятия:

.1 для шлюпок с металлическим корпусом - нагрузку в 1,25 раза превышающую общую массу такой шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения; или

.2 для других шлюпок - нагрузку в 2 раза превышающую общую массу такой шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения.

4.4.1.7 Каждая спасательная шлюпка, кроме предназначенных для спуска свободным падением, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения и оборудована, в применимых случаях, салазками или наружными привальными брусьями, должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать удар о борт судна спасательной шлюпки в направлении перпендикулярно борту судна при скорости не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м.

4.4.1.8 Вертикальное расстояние между настилом днища и внутренней поверхностью закрытия или тента, простирающегося над 50% площади днища, должно быть:

.1 не менее 1,3 м - для спасательных шлюпок вместимостью 9 человек или менее;

.2 не менее 1,7 м - для спасательных шлюпок вместимостью 24 человека или более;

.3 не менее расстояния, рассчитанного линейной интерполяцией, между 1,3 и 1,7 м - для спасательных шлюпок вместимостью от 9 до 24 человек.

4.4.2. Вместимость спасательных шлюпок

4.4.2.1 Не допускаются спасательные шлюпки вместимостью более 150 человек.

4.4.2.2 Количество людей, допустимое к размещению на спасательной шлюпке, спускаемой на таях, должно равняться меньшему из следующих чисел:

.1 числа людей средней массой 75 кг (для шлюпки пассажирского судна) или 82,5 кг (для шлюпки грузового судна), которые могут сидеть в нормальном положении в спасательных жилетах, не мешая работе средств приведения спасательной шлюпки в движение и работе любого ее оборудования; или

.2 числа посадочных мест, которое может быть оборудовано на банках и сиденьях в соответствии с рис.1. Площади сидений могут перекрываться, как показано на рисунке, при условии, что имеется достаточное пространство для ног и оборудованы подставки для них, а вертикальное расстояние между верхним и нижним сиденьем равно по меньшей мере 350 мм.

4.4.2.3 Каждое место для сидения должно быть четко обозначено в спасательной шлюпке.

4.4.3 Доступ в спасательные шлюпки

4.4.3.1 Каждая спасательная шлюпка пассажирского судна должна быть устроена и расположена таким образом, чтобы все расписанные в шлюпку люди могли совершить посадку в нее за время не более 10 мин с момента подачи команды о посадке в шлюпку. Должна также быть возможность быстрой высадки людей из спасательной шлюпки.

4.4.3.2 Каждая спасательная шлюпка грузового судна должна быть устроена и расположена таким образом, чтобы все расписанные в шлюпку люди могли совершить посадку в нее в течение не более 3 мин с момента подачи команды к посадке. Должна также быть возможность быстрой высадки людей из спасательной шлюпки.

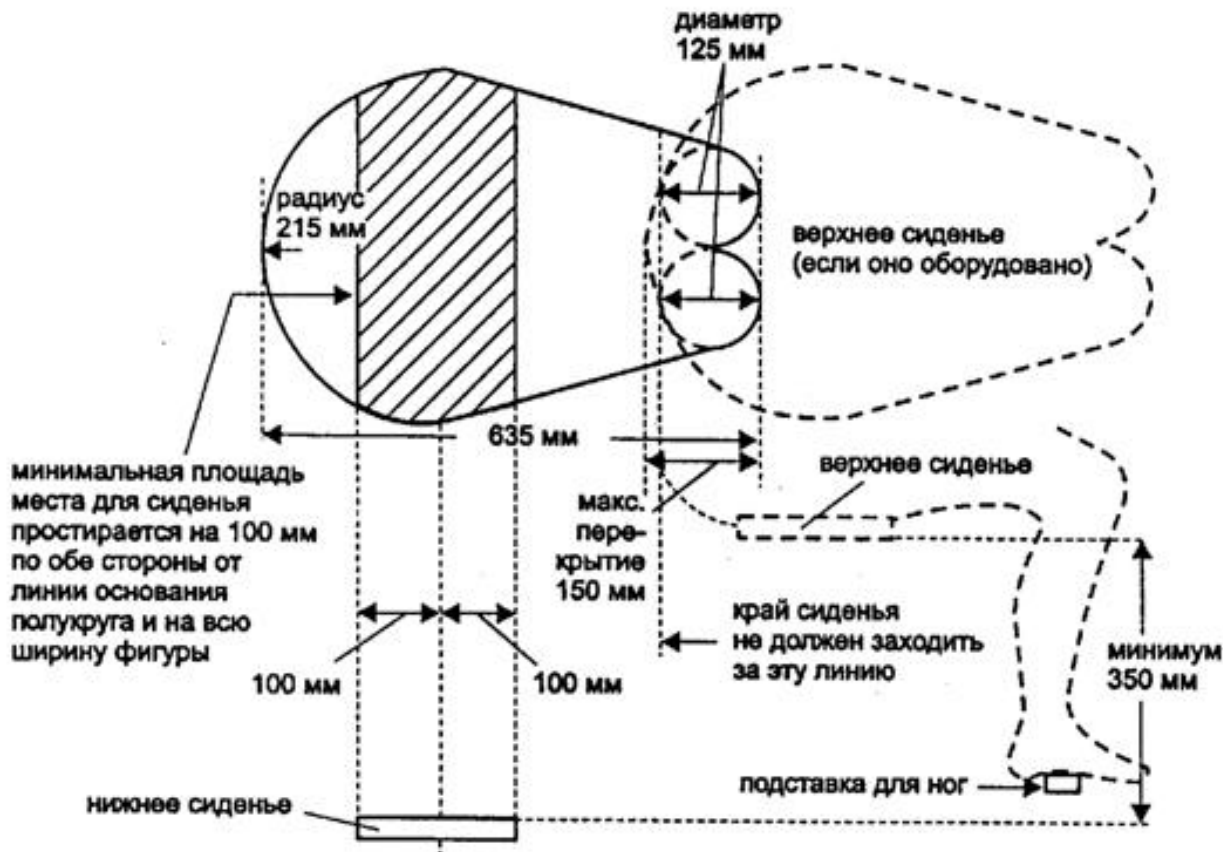


Рис.1

4.4.3.3 Спасательные шлюпки должны иметь посадочный трап, позволяющий находящимся в воде людям забраться в шлюпку, и который может быть использован для ее любого посадочного входа. Нижняя ступенька этого трапа должна располагаться по крайней мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательной шлюпки в порожнем состоянии.

4.4.3.4 Спасательная шлюпка должна быть устроена так, чтобы на борт шлюпки можно было поднимать находящихся в беспомощном состоянии людей как из воды, так и на носилках.

4.4.3.5 Все поверхности, по которым могут ходить люди, должны иметь нескользящее покрытие.

4.4.4 Плавучесть спасательной шлюпки

Все спасательные шлюпки должны иметь собственную плавучесть или быть оборудованы стойким к воздействию морской воды, нефти или нефтепродуктов плавучим материалом в количестве, достаточном для поддержания на плаву спасательной шлюпки со всем ее снабжением, когда она залита водой и открыта морю. Кроме того, должен быть предусмотрен дополнительный плавучий материал в количестве, обеспечивающем силу плавучести, равную 280 Н на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке. Плавучий материал не должен располагаться снаружи корпуса спасательной шлюпки, за исключением материала, предусматриваемого сверх требуемого выше количества.

4.4.5 Надводный борт и остойчивость спасательной шлюпки

4.4.5.1 Все спасательные шлюпки должны быть остойчивы и иметь положительные значения метацентрической высоты (GM), в случае когда они нагружены 50% числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке, сидящих в нормальном положении по одну сторону от ее диаметральной плоскости.

4.4.5.2 Для условия загрузки, упомянутого в пункте 4.4.5.1:

.1 каждая спасательная шлюпка, имеющая отверстия для входа вблизи привального бруса, должна иметь надводный борт, измеряемый от ватерлинии до самого нижнего отверстия, через которое может произойти затопление спасательной шлюпки, равный не менее 1,5% длины спасательной шлюпки или 100 мм, смотря по тому, что больше;

.2 каждая спасательная шлюпка, не имеющая отверстий для входа вблизи привального бруса, не должна иметь угол крена более 20°, а надводный борт, измеряемый от ватерлинии до самого нижнего отверстия, через которое может произойти затопление спасательной шлюпки, должен быть равным не менее 1,5% длины шлюпки или 100 мм, смотря по тому, что больше.

4.4.6 Средства приведения спасательной шлюпки в движение

4.4.6.1 Каждая спасательная шлюпка должна быть оборудована двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия. Не допускается использование двигателей, работающих на топливе с температурой вспышки 43°C или ниже (при испытании в закрытом тигле).

4.4.6.2 Двигатель должен быть оборудован либо ручным пусковым устройством, либо пусковым устройством с приводом от двух независимых подзаряжаемых источников энергии. Должны быть предусмотрены также любые необходимые для пуска двигателя приспособления. Пусковые устройства и приспособления должны обеспечивать пуск двигателя при температуре окружающей среды -15°C в течение 2 мин с момента начала пуска, если Администрация, учитывая конкретные рейсы, постоянно совершаемые судном, на котором установлена спасательная шлюпка, не решит, что температура должна быть другой. Работе пусковых устройств не должны мешать кожух двигателя, банки или другие препятствия.

4.4.6.3 Двигатель должен быть способен работать не менее 5 мин с момента запуска в холодном состоянии, когда шлюпка находится вне воды.

4.4.6.4 Двигатель должен быть способен работать при затоплении спасательной шлюпки по ось коленчатого вала.

4.4.6.5 Валопровод гребного винта должен быть устроен так, чтобы гребной винт мог разобщаться с двигателем. Должна быть предусмотрена возможность движения спасательной шлюпки передним и задним ходом.

4.4.6.6 Выхлопная труба должна быть устроена так, чтобы предотвращать попадание воды в двигатель при его нормальной работе.

4.4.6.7 Все спасательные шлюпки должны проектироваться с учетом обеспечения безопасности находящихся в воде людей и предотвращения возможности повреждения гребного винта плавающими обломками.

4.4.6.8 Скорость переднего хода спасательной шлюпки на тихой воде, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения и когда работают ее вспомогательные механизмы, которые приводятся в действие от двигателя, должна быть не менее 6 узлов и не менее 2 узлов при буксировке спасательного плота с наибольшей из имеющихся на судне вместимостью, нагруженного полным комплектом людей и снабжения, или при буксировке его эквивалента. Должно быть предусмотрено достаточное количество топлива, пригодного для использования в условиях температур, предполагаемых в районе эксплуатации судна, чтобы обеспечить движение полностью нагруженной спасательной шлюпки со скоростью 6 узлов в течение не менее 24 ч.

4.4.6.9 Двигатель спасательной шлюпки, трансмиссия и относящиеся к двигателю устройства должны быть защищены не способствующим горению кожухом или другим соответствующим способом, обеспечивающим аналогичную защиту*. При этом должна обеспечиваться также защита людей от случайного прикосновения к горячим или движущимся частям и защита двигателя от непогоды и воздействия моря. Должны быть предусмотрены соответствующие средства для снижения шума двигателя, чтобы можно было слышать громко отданную команду. Батареи стартера должны быть снабжены кожухами, образующими водонепроницаемое закрытие вокруг основания и боков батарей. Кожухи батарей должны иметь плотно пригнанную крышку, обеспечивающую необходимый отвод газа.

* См. MSC/Circ.1006 - "Руководство по испытаниям на огнестойкость материалов, не способствующих горению, разрешенных в конструкциях спасательных шлюпок.

4.4.6.10 Двигатель спасательной шлюпки и относящиеся к нему устройства должны быть спроектированы так, чтобы ограничивать электромагнитное излучение, с тем чтобы работа двигателя не мешала работе используемого на спасательной шлюпке радиоборудования.

4.4.6.11 Должны быть предусмотрены средства для подзарядки всех батарей стартера, радиоборудования и прожектора. Батареи радиоборудования не должны использоваться в качестве источника энергии для пуска двигателя. Должно быть предусмотрено средство для подзарядки установленных в спасательной шлюпке батарей либо от судовой электросети напряжением не выше 50 В**, отключаемое с места посадки в спасательные шлюпки, либо посредством солнечной батареи.

** В соответствии с рекомендацией Международной электротехнической комиссии (МЭК) - IEC 92-101.

4.4.6.12 Должна быть предусмотрена в водостойком исполнении инструкция по пуску и эксплуатации двигателя, которая должна находиться на хорошо заметном месте вблизи органов управления пуском двигателя.

4.4.7 Оборудование спасательных шлюпок

4.4.7.1 Все спасательные шлюпки, за исключением спускаемых свободным падением, должны быть оборудованы по меньшей мере одним спускным клапаном, расположенным вблизи самой низкой точки корпуса, который должен автоматически открываться для спуска воды из спасательной шлюпки, когда она находится вне воды, и автоматически закрываться, предотвращая попадание в спасательную шлюпку воды, когда она находится на плаву. Каждый спускной клапан должен быть снабжен колпачком или пробкой для его закрывания, которые должны быть прикреплены к спасательной шлюпке штертом, цепочкой или другим соответствующим способом. Спускные клапаны должны быть легкодоступными изнутри шлюпки, а место их расположения должно быть четко обозначено.

4.4.7.2 Все спасательные шлюпки должны иметь руль и румпель. Если имеется также штурвал или другое средство дистанционного управления рулем, то в случае выхода из строя такого средства, должна быть предусмотрена возможность управлять рулем с помощью румпеля. Руль должен быть постоянно прикреплен к спасательной шлюпке. Румпель должен быть постоянно установлен на баллере руля или соединен с ним, однако если спасательная шлюпка оборудована средством дистанционного управления рулем, то румпель может быть съемным и может храниться закрепленным вблизи баллера руля. Руль и румпель должны быть устроены так, чтобы они не могли быть повреждены при работе разобщающего механизма или гребного винта.

4.4.7.3 С наружной стороны вокруг спасательной шлюпки выше ватерлинии и в пределах досягаемости для находящегося в воде человека, за исключением района вблизи места расположения руля и гребного винта, должен быть предусмотрен подходящий поручень или закреплен с провесами плавучий спасательный леер.

4.4.7.4 Спасательные шлюпки, которые не являются самовосстанавливающимися при опрокидывании, должны быть оборудованы соответствующими поручнями в нижней части корпуса, чтобы люди могли держаться за спасательную шлюпку. Крепление этих поручней к спасательной шлюпке должно быть таким, чтобы в случае если под воздействием удара достаточной силы они будут оторваны от спасательной шлюпки, это не приводило бы к повреждению корпуса спасательной шлюпки.

4.4.7.5 Все спасательные шлюпки должны быть оборудованы достаточным количеством водонепроницаемых ящиков или отсеков для хранения мелких предметов снабжения, воды и провизии, требуемых пунктом 4.4.8. Спасательная шлюпка должна иметь средства для сбора дождевой воды и, если требуется Администрацией, дополнительно, опреснитель ручного действия. Действие опреснителя не должно зависеть ни от солнечной энергии, ни от иных чем в морской воде химических элементов. Должны быть предусмотрены средства для хранения собранной воды.

4.4.7.6 Каждая спасательная шлюпка, за исключением спускаемой свободным падением, предназначенная для спуска на одноточечном подвесе или с помощью талей, должна быть оборудована разобщающим механизмом, отвечающим следующим требованиям, с учетом положений подпункта .17 ниже:

.1 механизм должен быть устроен так, чтобы все гаки отдавались одновременно;

.2 несмотря на подпункт .7.2, гаки должны выкладываться только тогда, когда механизм привода приведен в действие при нахождении шлюпки полностью на воде, или, если шлюпка не находится на воде, - многократными, преднамеренными и длительными действиями, которые должны включать удаление или шунтирование (обход) предохранительных блокировочных устройств, предназначенных предотвращать преждевременное или непреднамеренное освобождение гаков;

.1 гаки не должны иметь возможности выкладываться из-за износа, несоосности и из-за непреднамеренного усилия в блоках гаков или в механизме привода, управляющей тяге или тросах, соединенных с блоком гаков или образующих часть блоков гаков, при дифференте до 10° включительно и крене до 20° включительно на любой борт; и

.2 функциональные критерии пунктов 4.4.7.6.2 и 4.4.7.6.2.1 применяются к спектру нагрузок, представляющих от 0 до 100% безопасной рабочей нагрузки механизма гаков, на которую он может быть одобрен;

.3 если механизм гаков не является типом со смещенным центром приложения нагрузки, который удерживается весом шлюпки в полностью закрытом состоянии, блок гаков должен быть спроектирован так, чтобы подвижный компонент гака удерживался полностью в закрытом положении запирающими частями гака, способными выдерживать его безопасную рабочую нагрузку в любых условиях эксплуатации, до тех пор пока запирающая часть не будет намеренно открыта посредством механизма привода. В проектах, использующих хвостовик подвижного компонента гака и кулачок, напрямую или косвенно крепящий хвостовик подвижного компонента гака, блок гака должен оставаться в закрытом состоянии и удерживать его безопасную рабочую нагрузку при повороте кулачка до 45° включительно - в любом направлении от его положения закрытия или до 45° в одном направлении, если оно ограничено проектом;

.4 чтобы обеспечить устойчивость гака, механизм гака должен быть спроектирован так, чтобы когда он полностью возвращен в закрытое положение, вес шлюпки не вызывал каких-либо усилий, передаваемых на механизм привода;

.5 запирающие устройства должны быть спроектированы так, чтобы они не могли повернуться в состояние открытия из-за усилий нагрузки на гаке; и

.6 если имеется устройство гидростатической блокировки, оно должно автоматически возвращаться в исходное положение при подъеме шлюпки из воды.

.7 механизм должен обеспечивать разобцение двумя способами: обычным (без нагрузки) и - под нагрузкой:

.1 обычный (без нагрузки) должен освобождать спасательную шлюпку, когда она находится на воде, или когда отсутствует нагрузка на гаках, и не требуется разделение серьги шлюпталеи и носка гака вручную; и

.2 способ разобщения под нагрузкой должен освобождать спасательную шлюпку при наличии нагрузки на гаках. Этот разобщающий механизм должен быть снабжен гидростатическим блокировочным устройством, если не имеется других средств указания на то, что шлюпка находится на воде, до того как механизм разобщения будет приведен в действие. В случае отказа или когда шлюпка не находится на воде, должно иметься средство преодоления гидростатической блокировки или подобного устройства, чтобы произвести аварийное разобщение. Эта способность преодоления блокировки должна быть достаточно защищена от случайного или преждевременного использования. Достаточная защита должна включать специальную механическую защиту, обычно не требующуюся для отдачи гаков под нагрузкой, дополнительно к знаку опасности. Защита должна быть умышленно нарушена применением подходящего минимального усилия, к примеру, разбиванием защитного стекла или полупрозрачной крышки. Бирка или тонкая проволочная перемычка для защиты не считаются достаточно прочными. Для предупреждения преждевременной отдачи гаков под нагрузкой, такая отдача должна требовать многократного, преднамеренного и длительного действия или действий оператора;

.8 предотвращать случайное разобшение в ходе подъема шлюпки, если гак не находится полностью в исходном положении, либо если гак не может воспринимать какую-либо нагрузку, либо рукоятка или чека безопасности не имеют возможности возврата в исходное (закрытое) положение, и какие-либо индикаторы не должны указывать на то, что механизм гаков находится в исходном (закрытом) состоянии. Дополнительные знаки опасности размещаются у каждого места крепления гака, чтобы предупредить экипаж о надлежащем методе установки гаков в исходное положение;

.9 все компоненты блока гаков, блока рукоятки разобшения, управляющих тросов или звеньев механических приводов и стационарных соединений с корпусом шлюпки должны быть изготовлены из материалов, стойких к коррозии в морской окружающей среде, без необходимости защитного покрытия или гальванизации. Проект и допуски, при изготовлении деталей, должны быть такими, чтобы ожидаемые в течение срока службы механизма износы не ухудшали его надлежащую работу. Звенья механических деталей, таких как тросы управления, должны быть водостойкими, они не должны иметь открытых или незащищенных участков;

.10 разобщающий механизм должен быть спроектирован и установлен так, чтобы члены экипажа изнутри шлюпки могли недвусмысленно определить, когда система готова для подъема посредством:

.1 прямого наблюдения того, что подвижная часть гака или часть гака, которая запирает подвижную часть гака в штатном месте, полностью и надлежащим образом находится в исходном положении на каждом гаке; или

.2 наблюдения нерегулируемого указателя, который подтверждает, что механизм, запирающий подвижную часть гака в штатном месте, полностью и надлежащим образом находится в исходном положении на каждом гаке; или

.3 простой работы механического указателя, который подтверждает, что механизм, запирающий подвижную часть гака в штатном месте, полностью и надлежащим образом находится в исходном положении на каждом гаке;

.11 должны иметься четкие инструкции по эксплуатации с подходящим образом сформулированными предупреждениями, используя цветное кодирование, пиктограммы и/или символы, насколько это необходимо для ясности. Если используется цветное кодирование, зеленый цвет должен обозначать надлежащим образом установленный в исходном положении гак, а красный - опасность или ненадлежащую или неправильную установку;

.12 орган управления разобщающим механизмом должен быть четко обозначен цветом, контрастным цвету окружающих предметов;

.13 должны иметься средства вывешивания спасательной шлюпки для освобождения механизма разобшения при техническом обслуживании и ремонте;

.14 нагруженные компоненты механизма гаков и конструкционное крепление к спасательной шлюпке рассчитываются с шестикратным запасом прочности, основываясь на пределе прочности использованных материалов и массе шлюпки с полным комплектом людей, топлива и снабжения, предполагая, что масса шлюпки равномерно распределена между лопарями, за исключением того, что запас прочности устройств для вывешивания шлюпки может основываться на массе шлюпки с полным запасом топлива и снабжения плюс 1000 кг; и

.15 гидростатическая блокировка должна рассчитываться не менее чем с шестикратным запасом прочности, основанной на предельной прочности используемых материалов;

.16 приводные тросы должны рассчитываться не менее чем с 2,6-кратным запасом прочности, основанной на предельной прочности используемых материалов; и

.17 если для спуска спасательной шлюпки или дежурной шлюпки используется система из одного лопаря и гака (одноточечный подвес) в сочетании с подходящим фалинем, требования пунктов 4.4.7.6.7, 4.4.7.6.8 и 4.4.7.6.15 могут не применяться; в этом случае достаточным будет единственный способ освобождения спасательной или дежурной шлюпки, только когда она полностью находится на воде.

4.4.7.7 Каждая спасательная шлюпка должна быть оборудована устройством крепления фалиня в носовой части корпуса. Это устройство должно быть таким, чтобы шлюпка могла безопасно и без нарушения характеристик ее остойчивости буксироваться судном со скоростью до 5 узлов на тихой воде. За исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, устройство крепления фалиня должно включать механизм, обеспечивающий разобшение фалиня изнутри шлюпки при ее буксировке судном со скоростью до 5 узлов на тихой воде.

4.4.7.8 Каждая спасательная шлюпка, оборудованная стационарно установленной УКВ аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи с антенной, которая установлена отдельно, должна быть оборудована приспособлениями для установки и надежного крепления антенны в ее рабочем положении.

4.4.7.9 Спасательные шлюпки, предназначенные для спуска по борту судна, должны иметь салазки и наружные привальные брусья, необходимые для облегчения спуска шлюпки и предотвращения ее повреждения.

4.4.7.10 Должен быть установлен внешний сигнальный огонь с ручным выключателем. Огонь должен быть белого цвета с длительностью постоянного действия не менее 12 ч и интенсивностью не менее 4,3 кд во всех направлениях верхней полусферы. В случае если огонь является проблесковым, он должен давать не менее 50, но не более 70 проблесков в минуту в течение 12 ч, интенсивность должна быть эквивалентной постоянному огню.

4.4.7.11 Внутри спасательной шлюпки должен быть установлен внутренний источник света с ручным выключателем, способный непрерывно работать в течение не менее 12 ч. Он должен обеспечивать среднеарифметическую силу света не менее 0,5 кд при измерении во всей верхней полусфере, чтобы можно было читать инструкции по сохранению жизни и оборудованию; однако, керосиновые лампы для этой цели не допускаются.

4.4.7.12 Каждая шлюпка должна быть устроена так, чтобы с поста управления имелся достаточный обзор по носу, корме и по обоим ее бортам в целях обеспечения безопасного спуска и маневрирования.

4.4.8 Снабжение спасательных шлюпок

Все предметы снабжения спасательной шлюпки, требуемые настоящим пунктом или в любом месте раздела 4.4, должны быть закреплены внутри спасательной шлюпки найтовыми, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах или подобных им крепежных приспособлениях, либо должны быть закреплены другим соответствующим способом. Однако, если спуск шлюпки осуществляется на таях, то отпорные крюки не должны быть закреплены, чтобы ими можно было воспользоваться для отталкивания шлюпки от борта судна. Снабжение должно быть закреплено так, чтобы не создавалось помех при операциях по оставлению судна. Все предметы снабжения спасательной шлюпки должны быть, насколько это возможно, небольшими по размеру и легкими, а также они должны быть в удобной и компактной упаковке. За исключением случаев, когда указано иное, обычное снабжение каждой спасательной шлюпки должно включать:

.1 за исключением шлюпок, спускаемых свободным падением, - достаточное количество плавучих весел для обеспечения движения шлюпки на тихой воде. Для каждого весла должна быть предусмотрена уключина типа "кочет", поворотная уключина или другое равноценное приспособление. Уключины должны крепиться к шлюпке штертами или цепочками;

.2 два отпорных крюка;

.3 плавучий черпак и два ведра;

.4 наставление по сохранению жизни*;

* См. "Инструкции по действиям в спасательных шлюпках и плотках", принятые резолюцией А.657(16) Организации.

.5 светящийся или снабженный соответствующим средством освещения компас. На полностью закрытых спасательных шлюпках компас должен быть стационарно установлен на посту управления рулем; на всех других спасательных шлюпках компас должен быть в нактоузе, если необходима его защита от непогоды, и должен иметь соответствующие крепежные приспособления;

.6 плавучий якорь достаточного размера с дректовом, способным выдерживать рывки, который обеспечивает возможность крепкого захвата его руками при намокании. Прочность плавучего якоря, дректова и нирала, если предусмотрен, должна быть достаточной при любых условиях моря;

.7 два надежных фалиня длиной, не менее чем в два раза превышающей расстояние от места установки спасательной шлюпки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 15 м, смотря по тому, что больше. На спасательных шлюпках, спускаемых свободным падением, оба фалиня должны быть в носу шлюпки в готовом для использования состоянии. На всех остальных шлюпках оба носовых фалиня должны быть в готовности к использованию и при этом один - закреплен к разобщающему устройству, согласно пункту 4.4.7.7, а другой - прочно - к форштевню или вблизи от него;

.8 два топора - по одному в каждой оконечности спасательной шлюпки;

.9 водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды из расчета 3 л на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке, как предписано в пункте 4.1.5.1.19, из которых 1 л этой нормы на человека может быть заменен водой, получаемой из опреснительного аппарата, способного производить общее количество

пресной воды в течение двух дней, либо 2 л этой нормы на человека могут быть заменены водой, получаемой из опреснителя ручного действия, как описано в пункте 4.4.7.6, способного производить такое же количество пресной воды в течение двух дней;

.10 нержавеющий ковш со штертом;

.11 нержавеющий градуированный сосуд для питья;

.12 пищевой рацион, описанный в пункте 4.1.5.1.18, калорийностью из расчета не менее 10000 кДж на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке; этот пищевой рацион должен быть в воздухопроницаемой упаковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;

.13 четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям раздела 3.1;

.14 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям раздела 3.2;

.15 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям раздела 3.3;

.16 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;

.17 одно сигнальное зеркало дневной сигнализации с инструкцией по его использованию для подачи сигналов морским и воздушным судам;

.18 один экземпляр таблицы спасательных сигналов, упомянутых в [правиле V/29 Конвенции](#), в водозащищенном исполнении или в водонепроницаемой упаковке;

.19 один свисток или другой равноценный звуковой сигнал;

.20 аптечку первой медицинской помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после вскрытия может быть снова плотно закрыта;

.21 медикаменты от морской болезни в количестве, достаточном по крайней мере на 48 ч, и по одному гигиеническому пакету на каждого человека;

.22 складной нож, прикрепленный к шлюпке штертом;

.23 три консервооткрывателя;

.24 два плавучих спасательных кольца, прикрепленных к плавучему линю длиной не менее 30 м;

.25 ручной насос соответствующей производительности, если шлюпка не самоосушаемого типа;

.26 один комплект рыболовных принадлежностей;

.27 достаточное количество инструментов для выполнения незначительных регулировок двигателя и относящихся к нему устройств;

.28 переносной огнетушитель одобренного типа, пригодный для тушения горячей нефти*;

* См. "Усовершенствованное Руководство по морским переносным огнетушителям", принятое Организацией резолюцией А.951 (23).

.29 прожектор с горизонтальным и вертикальным сектором луча по меньшей мере 6° и измеренной интенсивностью света 2500 кд, который способен непрерывно светить не менее 3 ч;

.30 эффективный радиолокационный отражатель, если в спасательной шлюпке не установлен радиолокационный ответчик;

.31 теплозащитные средства, отвечающие требованиям раздела 2.5, в количестве, достаточном для 10% числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке или двух, смотря по тому, что больше; и

.32 для судов, совершающих рейсы такого характера и продолжительности, что, по мнению Администрации, наличие предметов, перечисленных в пунктах 4.4.8.12 и 4.4.8.26, не обязательно, Администрация может не требовать их наличия.

4.4.9 Маркировка спасательных шлюпок

4.4.9.1 Число людей по одобренной вместимости для спасательной шлюпки, для пассажирских и/или грузовых судов - в зависимости от случая, должно быть нанесено на ней четкими нестирающимися цифрами.

4.4.9.2 Название и порт приписки судна должны быть нанесены печатными буквами латинского алфавита на каждый ее борт в носовой части.

4.4.9.3 Средства опознавания - какому судну принадлежит шлюпка и ее номер - должны быть нанесены таким образом, чтобы они были видны сверху.

4.5 Частично закрытые спасательные шлюпки

4.5.1 Частично закрытые спасательные шлюпки должны отвечать требованиям раздела 4.4 и, дополнительно, требованиям настоящего раздела.

4.5.2 Частично закрытые спасательные шлюпки должны быть оборудованы прилагаемыми стационарными жесткими закрытиями, простирающимися не менее чем на 20% длины спасательной шлюпки от ее форштевня и не менее чем на 20% длины спасательной шлюпки от ее кормовой оконечности. Спасательная шлюпка должна быть оборудована постоянно закрепленным складывающимся тентом, который вместе с жесткими закрытиями полностью закрывает находящиеся на спасательной шлюпке людей, укрывая их от непогоды и защищая от воздействия внешней среды. Спасательная шлюпка должна иметь входы в носовой и кормовой частях и с каждого борта. Входы жестких закрытий должны быть водонепроницаемыми, когда они закрыты. Тент должен быть так устроен, чтобы отвечал следующим положениям:

.1 он должен быть оборудован соответствующими жесткими секциями или опорами для его установки;

.2 он должен легко устанавливаться не более чем двумя лицами;

.3 он должен обеспечивать термоизоляцию подтентового пространства с целью защиты находящихся на спасательной шлюпке людей от зноя и холода с помощью по меньшей мере двух слоев материала, разделенных воздушной прослойкой, или с помощью других обладающих равноценной эффективностью средств. Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие скопление воды в воздушной прослойке;

.4 его наружная поверхность должна быть хорошо видимого цвета, а внутренняя - такого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся на спасательной шлюпке людей;

.5 его входы должны быть оборудованы эффективными регулируемыми закрытиями, которые могут легко и быстро открываться и закрываться изнутри или снаружи, обеспечивая вентиляцию, но исключая проникновение в спасательную шлюпку морской воды, ветра и холода; должны быть предусмотрены надежные средства, позволяющие держать входы в открытом и закрытом положениях;

.6 при закрытых входах он должен постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся на спасательной шлюпке людей;

.7 он должен иметь приспособление для сбора дождевой воды;

.8 в случае опрокидывания спасательной шлюпки, находящиеся на ней люди должны иметь возможность покинуть ее.

4.5.3 Окраска внутренних поверхностей спасательной шлюпки должна быть светлой, чтобы не вызывать дискомфорта.

4.5.4 Если УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи стационарно установлена в спасательной шлюпке, она должна быть установлена в рубке, имеющей достаточные размеры, чтобы вместить радиооборудование и радиооператора. Отдельной рубки не требуется, если конструкция спасательной шлюпки обеспечивает наличие защищенного пространства, отвечающего требованиям Администрации.

4.6 Полностью закрытые спасательные шлюпки

4.6.1 Полностью закрытые спасательные шлюпки должны отвечать требованиям раздела 4.4 и, дополнительно, - требованиям настоящего раздела.

4.6.2 Закрытие

Каждая полностью закрытая спасательная шлюпка должна быть оборудована жестким водонепроницаемым закрытием, полностью закрывающим спасательную шлюпку. Закрытие должно быть устроено так, чтобы отвечать следующим положениям:

.1 обеспечивать укрытие для находящихся на спасательной шлюпке людей;

.2 обеспечивать доступ в спасательную шлюпку с помощью люков, которые могут герметично закрываться;

.3 входные люки, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, должны располагаться так, чтобы можно было производить спуск и подъем шлюпки, не прибегая при этом к выходу людей из закрытия;

.4 входные люки должны быть способны открываться и закрываться как снаружи, так и изнутри шлюпки, и быть оборудованы надежными средствами, позволяющими держать их в открытом положении;

.5 за исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, оно должно обеспечивать возможность грести;

.6 оно должно быть способно при закрытых люках и без значительных протечек поддерживать на плаву общую массу спасательной шлюпки с полным комплектом людей и снабжения, включая механизмы, когда шлюпка находится в опрокинутом положении;

.7 оно должно иметь окна или прозрачные панели, пропускающие внутрь спасательной шлюпки достаточное количество дневного света при закрытых люках, чтобы исключить необходимость искусственного освещения;

.8 наружная поверхность закрытия должна быть хорошо видимого цвета, а окраска внутренних поверхностей - светлой, чтобы не вызвать дискомфорта;

.9 оно должно быть снабжено поручнями, за которые могут надежно держаться люди, передвигающиеся снаружи спасательной шлюпки, и которые могут быть использованы при посадке и высадке людей;

.10 люди должны иметь возможность проходить от входа к своим местам для сидения, не перелезая через поперечные банки или другие препятствия;

.11 при работающем двигателе и закрытых входах атмосферное давление внутри спасательной шлюпки при любых обстоятельствах не должно быть выше или ниже наружного атмосферного давления более чем на 20 гПа.

4.6.3 Опрокидывание спасательной шлюпки и возвращение ее в прямое положение

4.6.3.1 В спасательных шлюпках, за исключением спускаемых свободным падением, для каждого обозначенного посадочного места должен быть предусмотрен привязной ремень. Конструкция привязных ремней должна быть такой, чтобы они надежно удерживали на месте человека массой 100 кг, когда спасательная шлюпка находится в опрокинутом положении. Каждый комплект ремней посадочного места должен быть контрастного цвета в сравнении с ремнями соседних мест. На спасательных шлюпках, спускаемых свободным падением, должно предусматриваться оборудование безопасного крепления для человека на каждом сиденье; оно должно быть также контрастного цвета и иметь такую конструкцию, чтобы надежно удерживать человека массой 100 кг как при спуске спасательной шлюпки, так и в ее опрокинутом состоянии.

4.6.3.2 Остойчивость спасательной шлюпки должна быть такой, чтобы она сама по себе или автоматически могла возвращаться в прямое положение, когда она нагружена ее полным или частичным комплектом людей и снабжения, все ее входы и отверстия водонепроницаемо закрыты, а люди пристегнуты привязными ремнями.

4.6.3.3 В случае получения повреждений, указанных в пункте 4.4.1.1, спасательная шлюпка должна удерживать на плаву ее полный комплект людей и снабжения, а ее стойчивость должна быть такой, чтобы в случае опрокидывания она автоматически принимала положение, позволяющее находящимся в ней людям покинуть шлюпку через вход, расположенный выше уровня воды. При устойчивом затопленном состоянии спасательной шлюпки уровень воды внутри ее корпуса, измеряемый по спинке сиденья, не должен превышать 500 мм над поверхностью сиденья при любом положении сидящего.

4.6.3.4 Выхлопные трубы двигателя, воздухопроводы и другие отверстия, предусмотренные конструкцией спасательной шлюпки, должны быть устроены так, чтобы при ее опрокидывании и возвращении в прямое положение исключалась возможность попадания воды в двигатель.

4.6.4 Приведение спасательной шлюпки в движение

4.6.4.1 Управление двигателем и его передачей должно выполняться с поста управления рулем.

4.6.4.2 Двигатель и относящиеся к нему устройства должны быть способны работать в любом положении во время опрокидывания спасательной шлюпки и продолжать работать после возвращения ее в прямое положение или автоматически останавливаться при опрокидывании, а затем вновь легко запускаться после возвращения спасательной шлюпки в прямое положение. Конструкция топливной системы и системы смазки должна предотвращать возможность утечки из двигателя топлива и утечки более 250 мл смазочного масла во время опрокидывания спасательной шлюпки.

4.6.4.3 Двигатели с воздушным охлаждением должны иметь систему воздухопроводов для забора и выброса за пределы спасательной шлюпки охлаждающего воздуха. Должны быть предусмотрены заслонки с ручным управлением, позволяющие осуществлять забор охлаждающего воздуха изнутри спасательной шлюпки и выброс его во внутреннее закрытое пространство.

4.6.5 Защита от ускорений

Несмотря на требования пункта 4.4.1.7, полностью закрытая спасательная шлюпка, за исключением спускаемой свободным падением, должна быть так устроена и иметь кранцы, чтобы обеспечивалась защита от опасных ускорений, возникающих при ударе со скоростью не менее 3.5 м/с, нагруженной полным комплектом людей и снабжения шлюпки о борт судна.

4.7 Спасательные шлюпки, спускаемые свободным падением

4.7.1 Общие требования

4.7.1.1 Спасательные шлюпки, спускаемые свободным падением, должны отвечать требованиям раздела 4.6 и, дополнительно, - требованиям настоящего раздела.

4.7.2 Вместимость спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением

4.7.2.1 Вместимость спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, определяется числом людей средней массой 82,5 кг, которым могут быть обеспечены посадочные места без помех средству приведения в движение или работе оборудования шлюпки. Поверхность сиденья должна быть гладкой, слегка подогнанной под тело человека и должна быть обеспечена мягкой прокладкой толщиной по меньшей мере 10 мм во всех местах контакта со спиной и тазом, и должна иметь боковые опоры для головы. Сиденья должны быть не складными, постоянно закрепленными и устроенными так, чтобы любой изгиб корпуса и закрытия шлюпки при спуске не причинял вреда людям. Расположение и конструкция сиденья должны быть такими, чтобы предотвращать возможность травмирования при спуске шлюпки, если сиденье уже, чем ширина плеч сидящего в нем человека. Проход между сиденьями должен быть шириной не менее 480 мм от палубы до верхней части сидений, он должен быть свободным от каких-либо препятствий, а поверхность палубы должна быть противоскользящей и иметь подходящие опоры для ног, чтобы удобно было производить посадку в шлюпку в положении готовности к спуску. Каждое сиденье должно снабжаться подходящим ремнем, удерживающим тело человека при спуске шлюпки, дающим возможность быстро освободиться от него при натяжении.

4.7.2.2 Угол между нижней частью сиденья и спинкой должен быть не менее 90° . Ширина нижней части сиденья должна быть не менее 480 мм. Свободное пространство впереди от спинки должно быть не менее 650 мм, измеряемое под углом 90° к спинке. Спинка сиденья должна быть высотой не менее 1075 мм от нижней части сиденья. Высота сиденья, измеренная вдоль спинки до плеч, должна быть не менее 760 мм. Опора для ног должна ориентироваться под углом не менее половины угла между нижней частью сиденья и спинкой и иметь длину не менее 300 мм для ступни (см. рис.2).

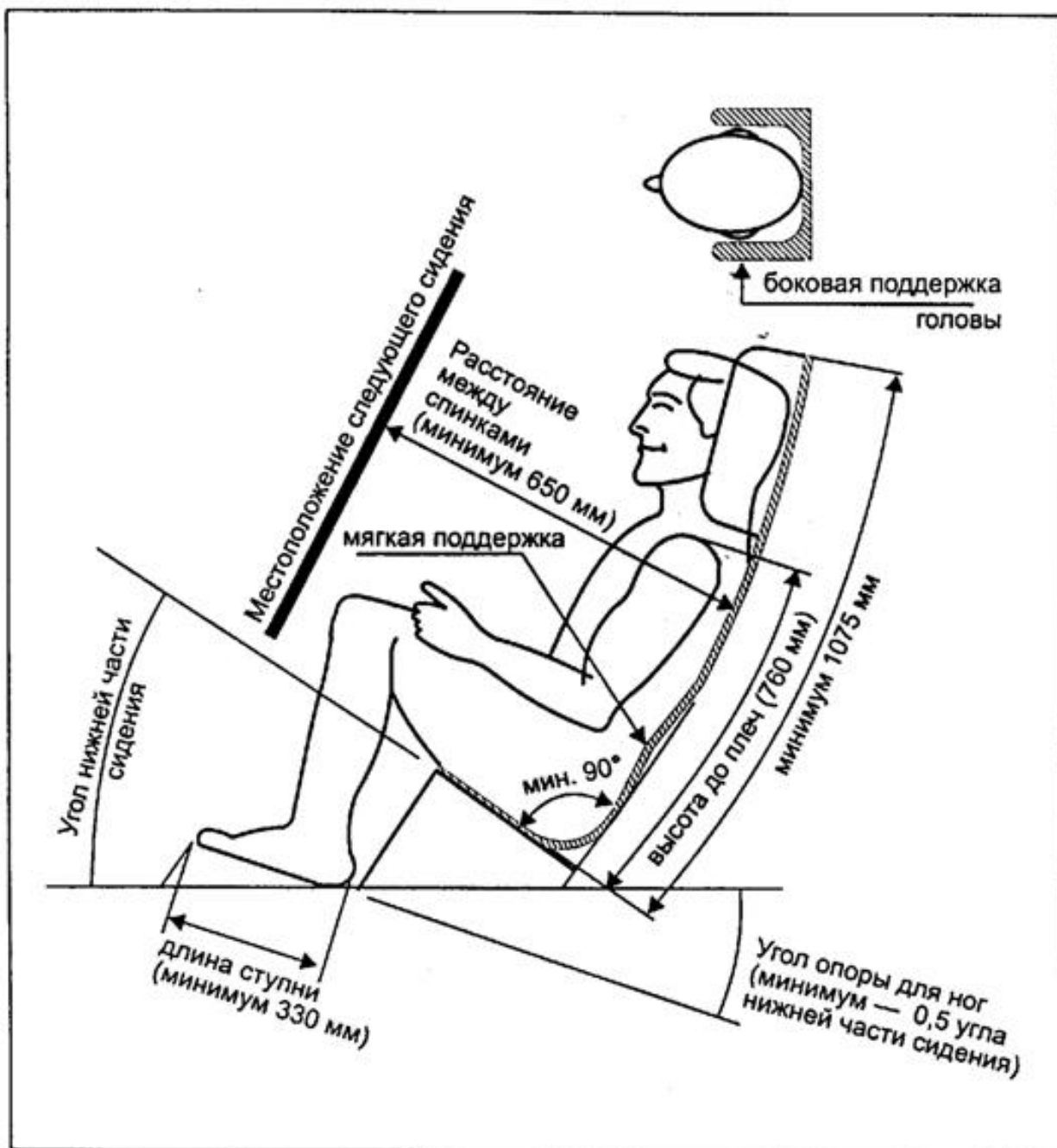


Рисунок 2

4.7.3 Эксплуатационные требования

4.7.3.1 Каждая спасательная шлюпка, спускаемая свободным падением с одобренной в свидетельстве высоты с судна, имеющего дифферент до 10° и крен до 20° на любой борт, должна при приводнении немедленно получить поступательное движение вперед без соприкосновения с судном в условиях, когда она имеет полный комплект снабжения и загружена:

- .1 полным комплектом людей;
- .2 таким образом, что люди расположены так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее носу;
- .3 таким образом, что люди расположены так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее корме; и
- .4 только командой, занятой управлением шлюпки.

4.7.3.2 Применительно к нефтяным танкерам, танкерам-химовозам и газозам, имеющим конечный угол крена более 20°, рассчитанный в соответствии с требованиями [Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года](#), измененной [Протоколом 1978 года](#) к ней, и рекомендациями Организации*, как применимо, спасательные шлюпки должны иметь возможность спуска свободным падением при таких расчетных значениях угла крена и ватерлинии судна.

* См. требования к аварийной остойчивости ["Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом \(МКХ\)"](#), принятого [резолюцией MSC.4\(48\)](#) с поправками Комитета по безопасности на море, и ["Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом \(МКГ\)"](#), принятого [резолюцией MSC.5\(48\)](#) с поправками Комитета по безопасности на море.

4.7.4 Конструкция

Каждая спасательная шлюпка, спускаемая свободным падением, должна иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать падение на воду с полным комплектом людей и снабжения с высоты, в 1,3 раза превышающей величину, указанную в свидетельстве об одобрении этой шлюпки.

4.7.5 Защита от опасных ускорений

Каждая спасательная шлюпка, спускаемая свободным падением, должна иметь такую конструкцию, чтобы обеспечивалась защита людей от опасных ускорений, возникающих при ее падении на спокойную поверхность воды с высоты, указанной в свидетельстве об одобрении этой шлюпки, при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт, когда шлюпка имеет полный комплект снабжения и загружена:

- .1 полным комплектом людей;

4.8 Спасательные шлюпки с автономной системой воздухоснабжения

В дополнение к требованиям разделов 4.6 или 4.7, соответственно, спасательная шлюпка с автономной системой воздухоснабжения должна быть устроена так, чтобы при ее движении двигатель работал нормально не менее 10 мин, когда все входы в шлюпку и отверстия закрыты, и чтобы воздух внутри шлюпки оставался безопасным и пригодным для дыхания. В течение этого периода времени давление воздуха внутри шлюпки не должно падать ниже наружного атмосферного давления или превышать его более чем на 20 гПа. Система воздухоснабжения должна быть оборудована индикаторами, постоянно показывающими давление подаваемого воздуха.

4.9 Огнезащищенные спасательные шлюпки

4.9.1 В дополнение к требованиям раздела 4.8, огнезащищенная спасательная шлюпка должна обеспечивать защиту допустимого к размещению на ней числа людей в течение не менее 8 мин, когда она находится на воде в зоне непрерывного и охватывающего ее со всех сторон огня.

4.9.2 Система водяного орошения

Спасательная шлюпка с системой водяного орошения для защиты от огня должна отвечать следующим положениям:

.1 ее система водяного орошения должна питаться забортной водой, подаваемой самовсасывающим насосом. Должна предусматриваться возможность включать и выключать подачу воды для орошения наружной поверхности спасательной шлюпки;

.2 водозаборное устройство системы должно быть устроено так, чтобы предотвращать попадание в систему горючих жидкостей с поверхности воды;

.3 система должна предусматривать промывку ее пресной водой и полное осушение.

Глава V - Дежурные шлюпки

5.1 Дежурные шлюпки

5.1.1 Общие требования

5.1.1.1 Если в настоящем разделе не предусмотрено иное, все дежурные шлюпки должны отвечать требованиям пунктов 4.4.1-4.4.7.4 включительно, за исключением пункта 4.4.6.8 и пунктов 4.4.7.6, 4.4.7.8, 4.4.7.10, 4.4.7.11 и 4.4.9, за исключением того, что для всех дежурных шлюпок средняя масса 82,5 кг должна применяться к пункту 4.4.2.2.1. Спасательная шлюпка может быть одобрена для использования в качестве дежурной шлюпки, если она отвечает всем нижеизложенным требованиям, успешно выдержала испытания согласно [правилу III/4.2](#), а ее установка на судне, спуск и подъем отвечают всем требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

5.1.1.2 Несмотря на требования пункта 4.4.4, на дежурных шлюпках необходимый плавучий материал может располагаться снаружи корпуса, при условии что материал надежно защищен от ударов и способен выдержать воздействие окружающей среды, упомянутое в пункте 5.1.3.3.

5.1.1.3 Дежурные шлюпки могут быть жесткими, надутыми или комбинированного типа и должны:

.1 быть длиной не менее 3,8 и не более 8,5 м;

.2 обеспечивать размещение по меньшей мере пяти человек на местах для сидения и одного - в положении лежа на носилках, всех одетых в гидрокостюмы и, если требуется, - со спасательными жилетами. Несмотря на требования пункта 4.4.1.5, все сидящие, за исключением рулевого, могут размещаться на настиле днища шлюпки с учетом условий, предусмотренных в пункте 4.4.2.2.2 и на рис.1, но при этом изменяется расстояние для вытянутых ног до 1190 мм. Никакая часть посадочного места не должна приходиться на привальный брус, транец или на бортовые трубы плавучести.

5.1.1.4 Дежурные шлюпки комбинированного типа должны отвечать соответствующим требованиям данного раздела, к удовлетворению Администрации.

5.1.1.5 Если дежурная шлюпка не имеет достаточной седловатости, она должна быть оборудована носовым закрытием, простирающимся не менее чем на 15% ее длины.

5.1.1.6 Каждая дежурная шлюпка должна быть обеспечена достаточным количеством топлива, пригодного для использования при температурах, ожидаемых в районе эксплуатации судна; быть способной маневрировать при скорости по меньшей мере 6 узлов, и сохранять эту скорость в течение периода времени не менее 4° ч с полным комплектом людей и снабжения.

5.1.1.7 Дежурные шлюпки должны обладать достаточной мобильностью и маневренностью на волнении для спасания находящихся в воде людей, сбора спасательных плотов и буксировки самого большого из имеющихся на судне спасательных плотов, нагруженного полным комплектом людей и снабжения или его равноценной замены, со скоростью не менее 2 узлов.

5.1.1.8 Дежурная шлюпка должна быть оборудована стационарным двигателем или подвесным мотором. Если она оборудована подвесным мотором, то руль и румпель могут быть частью двигателя. Несмотря на требования пункта 4.4.6.1, дежурные шлюпки могут оборудоваться бензиновыми подвесными моторами с одобренной топливной системой, при условии что топливные баки специально защищены от пожара и взрыва.

5.1.1.9 Дежурные шлюпки должны быть оборудованы стационарными приспособлениями для буксировки, обладающими достаточной прочностью для сбора или буксировки спасательных плотов, как требуется пунктом 5.1.1.7.

5.1.1.10 Если специально не предусмотрено иное, каждая дежурная шлюпка должна быть оборудована эффективным средством откачки воды или быть самоосушающейся.

5.1.1.11 Дежурные шлюпки должны быть оборудованы непроницаемыми при воздействии моря устройствами для хранения мелких предметов снабжения.

5.1.1.12 Каждая дежурная шлюпка должна быть устроена так, чтобы обеспечивать достаточный обзор вперед, по корме и на оба борта с места управления шлюпкой для безопасного спуска и маневрирования и, в частности, для наблюдения за обстановкой и командой шлюпки, необходимыми при поднятии человека из воды и буксировке спасательных плотов.

5.1.2 Снабжение дежурных шлюпок

5.1.2.1 Все предметы снабжения дежурной шлюпки, за исключением отпорных крюков, которые должны храниться незакрепленными для отталкивания дежурной шлюпки, должны быть закреплены внутри дежурной шлюпки найтовыми, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах и подобных им крепежных приспособлениях, либо быть закреплены другим соответствующим способом. Снабжение должно быть закреплено так, чтобы оно не создавало помех при спуске и подъеме дежурной шлюпки. Все предметы снабжения дежурной шлюпки должны быть, насколько это возможно, небольшими по размеру и легкими, а также в удобной и компактной упаковке.

5.1.2.2 Обычное снабжение каждой дежурной шлюпки должно включать:

.1 достаточное количество плавучих весел или гребков для обеспечения движения шлюпки на тихой воде. Для каждого весла должна быть предусмотрена уключина типа "кочет", поворотная уключина или другое равноценное приспособление. Уключины должны крепиться к шлюпке штертами или цепочками;

.2 плавучий черпак;

.3 нактоуз с надежным компасом, светящимся или снабженным соответствующим средством освещения;

.4 плавучий якорь с ниралом, если предусмотрен, и дректовом достаточной прочности длиной не менее 10 м;

.5 фалинь достаточной длины и прочности, прикрепленный к разобщающему устройству, отвечающему требованиям пункта 4.4.7.7 и расположенный в районе носовой оконечности дежурной шлюпки;

.6 один плавучий линь длиной не менее 50 м, обладающий достаточной прочностью для буксировки спасательного плота, в соответствии с требованиями пункта 5.1.1.7;

.7 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;

.8 один свисток или другой равноценный звуковой сигнал;

.9 аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после вскрытия может быть снова плотно закрыта;

.10 два плавучих спасательных кольца, прикрепленных к плавучему линю, длиной не менее 30 м;

.11 прожектор с горизонтальным и вертикальным сектором луча по меньшей мере 6° и измеренной интенсивностью света 2500 кд, который способен непрерывно светить не менее 3 ч;

.12 эффективный радиолокационный отражатель;

.13 теплозащитные средства, отвечающие требованиям раздела 2.5, в количестве, достаточном для 10% числа людей, допустимого к размещению на дежурной шлюпке, или двух - смотря по тому, что больше; и

.14 переносной огнетушитель одобренного типа, пригодный для тушения горячей нефти*.

* См. "Усовершенствованное Руководство по морским переносным огнетушителям", принятое Организацией резолюцией А.951(23).

5.1.2.3 В дополнение к снабжению, требуемому пунктом 5.1.2.2, обычное снабжение каждой жесткой дежурной шлюпки должно включать:

.1 отпорный крюк;

.2 ведро;

.3 нож или топор.

5.1.2.4 В дополнение к снабжению, требуемому пунктом 5.1.2.2, обычное снабжение каждой надутой дежурной шлюпки должно включать:

- .1 плавучий нож в безопасном исполнении;
- .2 две губки;
- .3 эффективные ручные мехи или насос;
- .4 комплект ремонтных принадлежностей в соответствующей упаковке для заделки проколов;
- .5 отпорный крюк в безопасном исполнении.

5.1.3 Дополнительные требования к надутым дежурным шлюпкам

5.1.3.1 Требования пунктов 4.4.1.4 и 4.4.1.6 к надутым дежурным шлюпкам не применяются.

5.1.3.2 Надутая дежурная шлюпка, когда она подвешена на стропе или подъемном гаке, должна:

- .1 обладать достаточной прочностью и жесткостью, чтобы ее можно было спускать и поднимать с полным комплектом людей и снабжения;
- .2 обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в четыре раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды $20 \pm 3^{\circ}\text{C}$ и при заглушенных предохранительных клапанах;
- .3 обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в 1,1 раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды -30°C , когда все предохранительные клапаны действуют исправно.

5.1.3.3 Конструкция надутых дежурных шлюпок должна быть такой, чтобы они были способны выдерживать:

- .1 хранение на открытой палубе судна в море;
- .2 нахождение на плаву в течение 30 суток при любых условиях моря.

5.1.3.4 В дополнение к требованиям пункта 4.4.9, на надутые дежурные шлюпки должны быть нанесены серийный номер, наименование их изготовителя или торговая марка и дата изготовления.

5.1.3.5 Плавучесть надутой дежурной шлюпки должна обеспечиваться либо одной трубой плавучести, разделенной по меньшей мере на пять отдельных отсеков примерно равного объема, либо двумя отдельными трубами плавучести, каждая объемом, не превышающим 60% их общего объема. Трубы плавучести должны быть устроены так, чтобы неповрежденные отсеки могли поддерживать на плаву допустимое к размещению на дежурной шлюпке число сидящих в нормальном положении людей массой 82,5 кг каждый, с положительным надводным бортом по всему периметру дежурной шлюпки при следующих условиях:

- .1 спущен один передний отсек плавучести;
- .2 полностью утрачена плавучесть с одного борта; и
- .3 полностью утрачена плавучесть с одного борта и носового отсека.

5.1.3.6 Трубы плавучести, образующие борта надутой дежурной шлюпки, должны, в надутом состоянии, обеспечивать объем не менее 0,17 м³ на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на дежурной шлюпке.

5.1.3.7 Каждый отсек плавучести должен быть оборудован невозвратным клапаном для надувания его вручную и выпуска воздуха. Должен быть предусмотрен также предохранительный клапан, если Администрация не сочтет его наличие необязательным.

5.1.3.8 На нижней поверхности днища и уязвимых местах наружной поверхности надутой дежурной шлюпки должны быть предусмотрены усиленные полосы, отвечающие требованиям Администрации.

5.1.3.9 Если имеется транец, он не должен вдаваться в корпус более чем на 20% наибольшей длины дежурной шлюпки.

5.1.3.10 Должны быть предусмотрены соответствующие пластыри для крепления фалиней в носу и корме, а также спасательных лееров, закрепленных с провесами внутри и снаружи шлюпки.

5.1.4 Дополнительные требования к скоростным дежурным шлюпкам

5.1.4.1 Скоростные дежурные шлюпки должны быть устроены так, чтобы их можно было безопасно спускать и поднимать на борт при неблагоприятных условиях погоды и моря.

5.1.4.2 За исключением предусмотренного данным разделом, все скоростные дежурные шлюпки должны отвечать требованиям раздела 5.1, за исключением пунктов 4.4.1.5.3, 4.4.1.6, 4.4.7.2, 5.1.1.6 и 5.1.1.10.

5.1.4.3 Несмотря на пункт 5.1.1.3.1, скоростные дежурные шлюпки должны иметь длину корпуса не менее 6 м и не более 8,5 м, включая надутые конструкции или стационарные кранцы.

5.1.4.4 Скоростные дежурные шлюпки должны обеспечиваться достаточным количеством топлива, пригодного для использования при температурах, ожидаемых в районе эксплуатации судна; быть способными маневрировать в течение периода времени не менее 4 ч при скорости не менее 20 узлов на спокойной воде с командой 3 человека, и не менее 8 узлов - с полным комплектом людей и снабжения.

5.1.4.5 Скоростные дежурные шлюпки должны быть самовосстанавливающимися или легковосстанавливаемыми усилием не более 2 человек команды шлюпки.

5.1.4.6 Скоростные дежурные шлюпки должны быть самоосушающимися или позволяющими быстро избавиться от воды.

5.1.4.7 Скоростные дежурные шлюпки должны управляться с места рулевого штурвалом, отдельного от румпеля. Должна также обеспечиваться система аварийного управления - прямое управление рулем, водяной струей или забортным двигателем.

5.1.4.8 Двигатели скоростных дежурных шлюпок должны останавливаться автоматически или иметь возможность остановки аварийным выключателем с места рулевого при опрокидывании шлюпки. Когда шлюпка возвращена в нормальное положение, каждый двигатель должен повторно запускаться, при условии что аварийный выключатель, если он имеется, возвращен в исходное положение. Устройства систем топлива и смазочного масла двигателя должны быть такими, чтобы в случае опрокидывания дежурной шлюпки предотвратить потерю более 250 мл топлива или масла.

5.1.4.9 Скоростные дежурные шлюпки, по возможности, должны оборудоваться легко и безопасно работающим стационарным устройством одноточечного подвеса или равноценным устройством.

5.1.4.10 Жесткая скоростная дежурная шлюпка должна быть устроена таким образом, чтобы она в подвешенном на одноточечном подвесе состоянии имела достаточную прочность выдерживать нагрузку, в 4 раза превышающую массу шлюпки с ее полным комплектом людей и снабжения, без остаточной деформации после снятия нагрузки.

5.1.4.11 Обычное снабжение скоростной дежурной шлюпки должно включать не требующую ручного управления и водонепроницаемую установку УКВ-радиосвязи.

Глава VI - Спускные и посадочные устройства

6.1 Спускные и посадочные устройства

6.1.1 Общие требования

6.1.1.1 За исключением вторичного устройства для спуска спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, каждое спусковое устройство должно быть устроено так, чтобы обеспечивать безопасный спуск с судна обслуживаемых спусковым устройством спасательных шлюпок и плотов или дежурной шлюпки с их полным снаряжением при дифференте до 10° и крене до 20° на любой борт:

.1 после посадки в них, в соответствии с требованиями [правил III/23](#) или [III/33](#), их полного комплекта людей; '

.2 с числом людей не более команды, занятой управлением шлюпки.

6.1.1.2 Несмотря на требования пункта 6.1.1.1, на нефтяных танкерах, танкерах-химовозах и газовозах, имеющих конечный угол крена более 20°, рассчитанный в соответствии с [Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года](#), измененной [Протоколом 1978 года](#) к ней, и рекомендациями Организации*, как применимо, спусковые устройства для спасательных шлюпок на наклоненном борту судна должны иметь возможность спуска при таких значениях угла крена и с учетом предельной ватерлинии поврежденного судна.

* См. требования к аварийной остойчивости ["Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом \(МКХ\)"](#), принятого [резолюцией MSC.4\(48\)](#) с поправками Комитета по безопасности на море, и ["Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом \(МКГ\)"](#), принятого [резолюцией MSC.5\(48\)](#) с поправками Комитета по безопасности на море.

6.1.1.3 Спуск обслуживаемых спусковым устройством спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки с полной нагрузкой и снабжением, а также порожнем не должен обеспечиваться какими-либо способами, иными чем с помощью силы тяжести или накопленной механической энергии, не зависящей от судовых источников энергии.

6.1.1.4 Конструкция каждого спускового устройства должна быть такой, чтобы оно требовало минимального текущего технического обслуживания. Все части, требующие регулярного технического обслуживания со стороны экипажа судна, должны быть легкодоступными, а их обслуживание - легко выполнимым.

6.1.1.5 Спусковое устройство и относящиеся к нему приспособления, за исключением тормозов лебедки, должны обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать заводское статическое испытание нагрузкой, не менее чем в 2,2 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку.

6.1.1.6 Конструкционные элементы и все блоки, лопари, обухи, звенья, крепежные устройства, а также все другие приспособления, используемые совместно со спусковыми механизмами, должны быть спроектированы с запасом прочности на основе предполагаемой максимальной рабочей нагрузки и предела прочности применяемых для их изготовления материалов. Все конструкционные элементы должны иметь минимальный запас прочности, равный 4,5, а лопари, цепи подвески, звенья и блоки должны иметь минимальный запас прочности, равный 6.

6.1.1.7 Каждое спусковое устройство должно, насколько это практически возможно, оставаться работоспособным в условиях обледенения.

6.1.1.8 Спусковое устройство для спасательной шлюпки должно обеспечивать подъем спасательной шлюпки с ее командой.

6.1.1.9 Каждое спусковое устройство дежурной шлюпки должно быть оборудовано лебедкой с механическим приводом мощностью, достаточной для осуществления ее подъема с воды со скоростью не менее 0,3 м/с при наличии на шлюпке полного комплекта людей и снабжения.

6.1.1.10 Спусковое устройство должно быть таким, чтобы можно было произвести безопасную посадку людей в спасательную шлюпку или плот, в соответствии с требованиями пунктов 4.1.4.2, 4.1.4.3, 4.4.3.1 и 4.4.3.2.

6.1.1.11 Подвижные блоки шлюпочных талей дежурных шлюпок должны быть снабжены стропами, используемыми при подъеме шлюпки в плохую погоду, если тяжелые блоки талей представляют опасность.

6.1.2 Спусковые устройства с лопарями и лебедкой

6.1.2.1 Каждое спусковое устройство с лопарями и лебедкой, за исключением вторичных устройств для спуска спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, должно отвечать требованиям пункта 6.1.1 и, дополнительно, - требованиям, изложенным ниже.

6.1.2.2 Спусковой механизм должен быть устроен так, чтобы он мог приводиться в действие одним человеком с места, расположенного на палубе судна, а также из спасательной шлюпки или плота, либо из дежурной шлюпки, за исключением случая вторичных устройств для спуска спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением. Находящийся на палубе человек, управляющий спусковым механизмом, должен видеть спускаемые шлюпку или плот, или дежурную шлюпку.

6.1.2.3 В качестве лопарей должны использоваться нескручивающиеся и коррозионностойкие стальные тросы.

6.1.2.4 Если лебедка имеет несколько барабанов, лопари должны располагаться так, чтобы сматываться с барабанов с одинаковой скоростью при спуске и наматываться равномерно на барабаны с одинаковой скоростью при подъеме, за исключением случаев, когда предусмотрено эффективное компенсирующее устройство.

6.1.2.5 Тормоза лебедки спускового устройства должны обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать:

.1 статическое испытание нагрузкой, не менее чем в 1,5 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку; и

.2 динамическое испытание нагрузкой, не менее чем в 1,1 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку при наибольшей скорости спуска.

6.1.2.6 Для подъема спасательной шлюпки или плота и дежурной шлюпки должен быть предусмотрен эффективный ручной привод. Рукоятки или маховики ручного привода не должны вращаться под воздействием движущихся частей лебедки при спуске спасательной шлюпки или плота или дежурной шлюпки, или при подъеме их с помощью механического привода.

6.1.2.7 Если заваливание шлюпбалок обеспечивается механическим приводом, то во избежание перенапряжения лопарей или шлюпбалок должны быть предусмотрены предохранительные устройства, автоматически отключающие питание приводного двигателя, прежде чем шлюпбалки дойдут до упоров, за исключением случаев, когда двигатель устроен так, чтобы предотвращать возможность возникновения такого перенапряжения.

6.1.2.8 Скорость спуска на воду полностью загруженных спасательной шлюпки или плота, или дежурной шлюпки должна быть не менее определяемой по формуле:

$$S = 0,4 + 0,02H,$$

где S - скорость спуска, м/с;

H - высота от нока шлюпбалки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

6.1.2.9 Скорость спуска полностью оснащенного спасательного плота без людей на нем должна удовлетворять требованиям Администрации. Скорость спуска полностью оснащенных спасательных шлюпок или плотов, но без людей на них, должна быть равна по меньшей мере 70% от требуемой в пункте 6.1.2.8.

6.1.2.10 Максимальная скорость спуска должна устанавливаться Администрацией с учетом конструкции спасательных шлюпок и плотов или дежурной шлюпки, защиты людей от воздействия чрезмерных сил и прочности спусковых устройств, с учетом сил инерции, возникающих при аварийной остановке спуска. Спусковое устройство должно быть оборудовано средством, предотвращающим возможность превышения скорости спуска.

6.1.2.11 Каждое спусковое устройство должно быть оборудовано тормозами, способными останавливать спуск спасательных шлюпок и плотов или дежурной шлюпки и надежно удерживать их, когда они нагружены полным комплектом людей и снабжения; в необходимых случаях тормозные колодки, при необходимости, должны быть защищены от попадания на них воды и масла.

6.1.2.12 Ручные тормоза должны быть устроены так, чтобы действие тормоза прекращалось лишь тогда, когда оператор либо на палубе судна, либо в спасательной шлюпке, спасательном плоту или дежурной шлюпке, удерживает рукоятку управления тормозом в положении, при котором тормоз не действует.

6.1.2.13 Устройство спуска спасательной шлюпки должно снабжаться средством вывешивания шлюпки, чтобы освободить механизм отдачи гаков под нагрузкой для технического обслуживания и ремонта.

6.1.3 Спуск методом свободного всплытия

Если для спуска спасательных шлюпок и плотов требуется спусковое устройство и, кроме того, предусматривается их свободное всплытие, разобщение такого средства с судном при свободном всплытии с места его установки должно производиться автоматически.

6.1.4 Устройства для спуска методом свободного падения

6.1.4.1 Каждое устройство для спуска методом свободного падения должно удовлетворять применимым к нему требованиям пункта 6.1.1 и, дополнительно, - требованиям изложенным ниже.

6.1.4.2 Спусковое устройство должно быть спроектировано и установлено таким образом, чтобы оно вместе с предназначенной для него спасательной шлюпкой представляло систему, защищающую находящихся в шлюпке людей от ударных перегрузок согласно пункту 4.7.5 и обеспечивающую отход шлюпки от судна согласно пунктам 4.7.3.1 и 4.7.3.2.

6.1.4.3 Спусковое устройство должно быть сконструировано с учетом предотвращения искрения и возгорания от трения во время спуска спасательной шлюпки.

6.1.4.4 Спусковое устройство должно быть спроектировано и установлено таким образом, чтобы в положении готовности спасательной шлюпки к спуску наименьшее расстояние от шлюпки до поверхности воды при наименьшей эксплуатационной осадке судна и с учетом положений пункта 4.7.3 не превысило величины, указанной в свидетельстве об одобрении на спасательную шлюпку, спускаемую свободным падением.

6.1.4.5 Спусковое устройство должно быть так устроено, чтобы предотвращалось случайное разобщение спасательной шлюпки с судном без вмешательства человека. Если имеются устройства крепления шлюпки и они не могут быть отданы изнутри ее, то должна предусматриваться невозможность посадки людей в шлюпку без предварительного освобождения таких устройств.

6.1.4.6 Разобщающий механизм должен быть так устроен, чтобы требовалось выполнить по крайней мере два независимых друг от друга действия изнутри шлюпки для обеспечения ее спуска.

6.1.4.7 Каждое спусковое устройство для спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, должно быть обеспечено вторичным средством для ее спуска на таях. Это средство должно отвечать требованиям пункта 6.1.1 (за исключением 6.1.1.3) и пункта 6.1.2 (за исключением 6.1.2.6). Оно должно обеспечивать возможность спуска шлюпки в неблагоприятных условиях дифферента судна только до 2° и его крене только до 5° на любой борт, и при этом они могут не отвечать требованиям пунктов 6.1.2.8 и 6.1.2.9 в отношении скорости спуска. Если вторичное средство спуска шлюпки на таях не является гравитационного типа, или действующим на принципе запасенной механической энергии или иного ручного типа, то спусковое устройство шлюпки должно быть подсоединено к основному и к аварийному источникам энергии.

6.1.4.8 Вторичное средство спуска шлюпки на таях должно быть оборудовано, по меньшей мере, отдельным разобщающим под нагрузкой устройством.

6.1.5 Спусковые устройства для спасательных плотов

Каждое спусковое устройство для спасательного плота должно отвечать требованиям пунктов 6.1.1 и 6.1.2, за исключением требований относительно посадки в спасательный плот на месте его установки, подъема нагруженного спасательного плота и в отношении того, что допускается вываливание спускового устройства за борт вручную. Спусковое устройство должно иметь самовыкладывающийся гак для предотвращения преждевременного разобщения спасательного плота во время его спуска. Самовыкладывающийся гак должен разобщаться, когда плот на воде. Самовыкладывающийся гак должен обеспечивать разобщение и под нагрузкой. Устройство управления разобщением плота под нагрузкой должно:

.1 явно отличаться от устройства приведения в действие функции автоматического разобщения;

.2 требовать для задействования выполнения по меньшей мере двух различных действий;

.3 при нагрузке на гак 150 кг - требовать приложения усилия для разобщения, по меньшей мере 600 Н, но не более 700 Н, или обеспечивать эквивалентную адекватную защиту от непреднамеренного разобщения; и

.4 быть спроектированным таким образом, чтобы члены экипажа на палубе хорошо видели, что механизм разобщения установлен надлежащим образом.

6.1.6 Посадочные штормтрапы

6.1.6.1 Должны быть предусмотрены поручни для безопасного прохода людей с палубы к штормтрапу, и наоборот.

6.1.6.2 Балясины штормтрапа должны:

.1 быть изготовлены из древесины твердых пород без сучков или каких-либо неровностей, гладко обработаны и не иметь острых кромок и сколов или быть изготовлены из другого подходящего материала, обладающего равноценными свойствами;

.2 иметь нескользящую поверхность, эффективность которой обеспечивается либо продольными канавками, либо одобренным нескользящим покрытием;

.3 быть длиной не менее 480 мм, шириной не менее 115 мм и толщиной не менее 25 мм, без учета нескользящей поверхности или покрытия;

.4 быть расположены на равном расстоянии друг от друга, которое должно быть не менее 300 мм и не более 380 мм, и закреплены так, чтобы сохранять горизонтальное положение.

6.1.6.3 Тетивы штормтрапа должны быть изготовлены из двух манильских тросов без покрытия окружностью не менее 65 мм. Каждый трос должен быть цельным, без каких-либо соединений ниже верхней балясины. Могут быть использованы другие материалы, при условии что их размеры, разрывное усилие, стойкость к воздействию окружающей среды, эластичность и удобство для захвата руками по меньшей мере равноценны размерам и соответствующим качествам, свойственным манильскому тросу. Все концы тросов должны быть заделаны с целью предотвращения их раскручивания.

6.1.7 Устройство спуска скоростных дежурных шлюпок

6.1.7.1 Каждое устройство спуска скоростной дежурной шлюпки должно отвечать требованиям пунктов 6.1.1 и 6.1.2, за исключением 6.1.2.10, и, дополнительно, должно отвечать требованиям данного раздела.

6.1.7.2 Устройство спуска должно оборудоваться демпфирующим механизмом, гасящим силы, возникающие при спуске и подъеме шлюпки на волнении. Механизм должен включать гибкий элемент для смягчения сил удара и демпфирующий элемент для сведения к минимуму раскачивание шлюпки.

6.1.7.3 Лебедка должна быть оборудована автоматическим высокоскоростным устройством постоянного натяжения, предотвращающего появление слабины лопаря при любом состоянии моря, где предполагается использовать скоростную дежурную шлюпку.

6.1.7.4 Тормоз лебедки должен действовать плавно. Когда скоростная дежурная шлюпка спускается на полной скорости, а тормоз задействуется резко, возникающая в лопаре дополнительная динамическая нагрузка не должна превышать в 0,5 раза рабочую нагрузку устройства спуска.

6.1.7.5 Скорость спуска скоростной дежурной шлюпки с полным комплектом людей и снабжения не должна превышать 1 м/с. Несмотря на требования пункта 6.1.1.9, устройство спуска скоростной дежурной шлюпки должно быть способно поднимать скоростную дежурную шлюпку с 6 человеками и полным комплектом снабжения со скоростью не менее 0,8 м/с. Устройство должно также быть способным поднимать дежурную шлюпку с максимальным количеством людей, которое может разместиться в ней, как рассчитано в соответствии с пунктом 4.4.2.

6.2 Морские эвакуационные системы (МЭС)

6.2.1 Конструкция системы

6.2.1.1 Направляющее устройство морской эвакуационной системы должно обеспечивать безопасный спуск людей разного возраста, роста и физических возможностей, одетых в спасательные жилеты одобренного типа, с места посадки на плавучую платформу или в спасательную шлюпку или плот.

6.2.1.2 Прочность и конструкция направляющего устройства и плавучей платформы МЭС должны удовлетворять требованиям Администрации.

6.2.1.3 Плавучая платформа, если она устанавливается, должна быть:

.1 такой, чтобы при рабочей нагрузке обеспечивалась ее достаточная плавучесть. В том случае, если платформа - надувного типа, то ее основные камеры плавучести, которые для этих целей включают любые банки или конструкционные надувные элементы днища, должны отвечать требованиям раздела 4.2 на основе значения вместимости платформы, за исключением вместимости, которая должна вычисляться делением на 0,25 величины полезной площади, определяемой согласно пункту 6.2.1.3.3;

.2 устойчивой на волнении и обеспечивающей безопасную зону для обслуживающих ее лиц;

.3 достаточной площади, обеспечивающей швартовку по крайней мере двух спасательных плотов и вмещающей по меньшей мере людей, ожидающих на ней посадки. Такая полезная площадь должна быть по крайней мере равна величине, определяемой по выражению:

20% от общего количества людей, на которое одобрена МЭС

4

, м²

или 10 м², смотря по тому что больше. Однако, Администрация может одобрить альтернативные устройства, которые подтверждают соответствие всем предписываемым требованиям*;

* См. "Рекомендацию по испытаниям спасательных средств", принятую Организацией резолюцией MSC.81(70).

.4 самоосушающейся;

.5 поделенной на отсеки таким образом, чтобы утечка газа из любого из них не снижала эксплуатационные характеристики платформы как средства эвакуации. Трубчатые камеры плавучести должны быть поделены или защищены от повреждений при соприкосновении с бортом судна;

.6 оборудована стабилизирующей системой, удовлетворяющей требованиям Администрации;

.7 удерживаемой прижимным концом или другими системами сохранения ее положения у борта, предназначенными для автоматического задействования и, если необходимо, способными подстраиваться для удержания требуемого при эвакуации положения; и

.8 снабжена швартовными и буксирными концами достаточной прочности для надежного удержания наибольшего надувного плота, обслуживаемого системой.

6.2.1.4 Если направляющее устройство МЭС обеспечивает непосредственный доступ в коллективное спасательное средство, оно должно быть снабжено быстро разобщающимся устройством.

6.2.2 Эксплуатационные характеристики МЭС

6.2.2.1 Морская эвакуационная система должна быть такой, чтобы:

- .1 могла устанавливаться одним человеком;
- .2 позволяла количеству людей, на которое она спроектирована, эвакуироваться в надувные спасательные плоты за 30 мин с пассажирского судна и за 10 мин - с грузового судна, с момента подачи сигнала об оставлении судна;
- .3 спасательные плоты могли надежно крепиться к платформе и разобщаться с ней одним человеком как из плота, так и с платформы;
- .4 могла быть задействована с судна при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт;
- .5 в случае оборудования ее наклонным скатом, наклон последнего к горизонту составлял:
 - .1 от 30 до 35°, когда судно находится на ровном киле при наименьшей эксплуатационной осадке; и
 - .2 максимум 55° для пассажирского судна в конечной стадии его затопления, определяемой в соответствии с требованиями [правила II-1/8](#);
- .6 оценка ее пропускной способности осуществлялась с помощью хронометража операции по эвакуации в условиях порта;
- .7 обеспечивалась удовлетворительная эвакуации в море при силе ветра 6 баллов по шкале Бофорта;
- .8 оставалась, насколько это практически возможно, эффективной в условиях обледенения; и
- .9 ее конструкция требовала минимального текущего технического обслуживания. Любая часть системы, требующая регулярного технического обслуживания со стороны экипажа судна, должна быть легкодоступной, а ее обслуживание - легко выполнимым.

6.2.2.2 Если на судне имеется одна или более МЭС, то по меньшей мере половина из них должна быть подвергнута испытаниям на их задействование после установки. При удовлетворительных результатах таких испытаний остальные МЭС должны быть проверены задействованием в течение 12 месяцев с момента их установки.

6.2.3 Надувные спасательные плоты, используемые с МЭС

Любой надувной плот, используемый с морской эвакуационной системой должен:

- .1 удовлетворять требованиям раздела 4.2;
- .2 располагаться вблизи контейнера с МЭС, но так, чтобы его можно было сбросить, не задевая за направляющую и платформу МЭС;
- .3 обеспечивать разобщение по одному со стеллажа, где он хранится вместе со средствами для его швартовки к платформе;
- .4 храниться в соответствии с положениями [правил III/13.3](#) и [III/13.4](#); и
- .5 быть снабжен заранее прикрепленными к платформе или легко присоединяемыми к ней линиями.

6.2.4 Контейнеры для МЭС

6.2.4.1 Направляющая и ее платформа должны быть упакованы в контейнер, который:

- .1 проектируется выдерживающим суровые условия морской среды; и
- .2 является, насколько это практически возможно, водонепроницаемым, за исключением спускных отверстий в его днище.

6.2.4.2 На контейнер должна быть нанесена маркировка, содержащая:

- .1 наименование изготовителя или торговую марку;
- .2 серийный номер;
- .3 наименование одобряющего органа и пропускную способность МЭС;
- .4 слово "SOLAS";
- .5 дату изготовления (месяц и год);
- .6 дату и место выполнения последнего обслуживания;
- .7 максимально разрешенную высоту установки от ватерлинии судна; и
- .8 место хранения на борту.

6.2.4.3 Инструкции по спуску и эксплуатации должны находиться непосредственно на контейнере или вблизи него.

6.2.5 Маркировка МЭС

На МЭС должна быть нанесена маркировка, содержащая:

- .1 наименование изготовителя или торговую марку;
- .2 серийный номер;
- .3 дату изготовления (месяц и год);
- .4 наименование одобряющего органа;
- .5 наименование и местонахождение станции обслуживания, которая проводила последнее освидетельствование, и дату этого освидетельствования; и
- .6 пропускную способность МЭС.

Глава VII - Другие спасательные средства

7.1 Линеметательные устройства

7.1.1 Каждое линеметательное устройство должно:

- .1 обеспечивать метание линя с достаточной точностью;
- .2 иметь не менее четырех ракет, каждая из которых обеспечивает метание линя на расстояние не менее 230 м в штилевую погоду;
- .3 включать не менее четырех линий, имеющих, каждый, разрывное усилие не менее 2 кН;
- .4 иметь краткую инструкцию или рисунки, поясняющие правила использования линеметательного устройства.

7.1.2 Ракета, если она запускается с помощью пистолета, или комплект, если ракета и линь представляют собой единое целое, должны быть заключены в водостойкий корпус. Кроме того, если ракета запускается с помощью пистолета, линь и ракеты вместе с запальными средствами должны храниться в ящике, обеспечивающем их защиту от воздействия окружающей среды.

7.2 Общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация и система громкоговорящей связи

7.2.1 Система общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации

7.2.1.1 Общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация должна обеспечивать подачу общесудового сигнала тревоги, состоящего из семи или более коротких звуковых сигналов и следующего за ними одного продолжительного звукового сигнала, подаваемых судовым свистком или сиреной и, дополнительно, - электрическим звонком или ревуном или другим равноценным звукосигнальным устройством, работающим от основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых [правилом II-1/42](#) или [II-1/43](#), в зависимости от случая. Сигнализация должна приводиться в действие с ходового мостика и, за исключением судового свистка, - с других ключевых постов. Сигнал должен звучать с момента включения системы до тех пор, пока не будет выключен вручную или временно прерван сообщением по системе громкоговорящей связи.

7.2.1.2 Минимальные уровни звукового давления сигнала во внутренних помещениях и на наружных местах судна должны быть 80 дБ(А), и по меньшей мере на 10 дБ(А) выше уровней шумового фона при обычной работе оборудования, когда судно на ходу в условиях умеренного состояния погоды.

7.2.1.3 Уровень звукового давления сигнала у спальных мест в каютах и в ваннах (душевых) помещениях должен быть не менее 75 дБ(А), но по крайней мере на 10 дБ(А) выше уровней шумового фона в них*.

* См. ["Кодекс по извещателям и индикаторам"](#), принятый Организацией резолюцией [A.1021\(26\)](#).

7.2.2 Система громкоговорящей связи

7.2.2.1 Система громкоговорящей связи должна предусматривать установку громкоговорителей, позволяющих передавать сообщения во все помещения, где обычно находятся члены экипажа или пассажиры, или те и другие вместе, а также в места сбора. Система должна позволять вести радиовещание с ходового мостика и с других мест на судне, как Администрация считает необходимым. Громкоговорители должны быть установлены с учетом предельных акустических условий и не требовать от слушателей никаких действий. Система должна исключать ее несанкционированное использование.

7.2.2.2 Минимальные уровни звукового давления при передаче аварийных сообщений, когда судно на ходу в обычных условиях, должны быть:

.1 во внутренних помещениях - 75 дБ(А), и по меньшей мере на 20 дБ(А) выше уровня человеческой речи; и

.2 на открытых палубах - 80 дБ(А), и по меньшей мере на 15 дБ(А) выше уровня человеческой речи.

Редакция документа с учетом
изменений и дополнений подготовлена
АО "Кодекс"