

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	12
ГЛАВА I – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	12
1.1 Определения	12
1.2 Общие требования к спасательным средствам	14
ГЛАВА II – ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА	18
2.1 Спасательные круги	18
2.2 Спасательные жилеты	22
2.3 Гидрокостюмы	26
2.4 Защитные костюмы	30
2.5 Теплозащитные средства	34
ГЛАВА III - ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА	36
3.1 Парашютные ракеты	36
3.2 Фальшфейеры	36
3.3 Плавающие дымовые шашки	38
ГЛАВА IV – СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ И ПЛОТЫ	40
4.1 Общие требования к спасательным плотам	40
4.2 Надувные спасательные плоты	54
4.3 Жесткие спасательные плоты	66
4.4 Общие требования к спасательным шлюпкам	70
4.5 Частично закрытые спасательные шлюпки	100
4.6 Полностью закрытые спасательные шлюпки	104
4.7 Спасательные шлюпки, спускаемые свободным падением	110
4.8 Спасательные шлюпки с автономной системой воздухоснабжения	116
4.9 Огнезащищенные спасательные шлюпки	116

ГЛАВА V - ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ.	118
5.1 Дежурные шлюпки.	118
ГЛАВА VI - СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА	128
6.1 Спускные и посадочные устройства.	128
6.2 Морские эвакуационные системы (МЭС)	142
ГЛАВА VII - ДРУГИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА.	152
7.1 Линеметательные устройства.	152
7.2 Общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация и система громкоговорящей связи.	152

ВВЕДЕНИЕ

1 Целью настоящего Кодекса является установление международных стандартов к спасательным средствам, требуемым главой III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 г.

2 С 1 июля 1998 г. данный Кодекс является обязательным по Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 г. 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 г. 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 *Требуемая для спуска свободным падением высота* есть наибольшее расстояние, измеряемое от спокойной поверхности воды до самой низкой точки шлюпки в положении ее готовности к спуску, а судно — при наименьшей эксплуатационной осадке.

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

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

1.1.11 Термины, используемые в настоящем Кодексе, имеют то же самое значение, как и те, которые определены в правиле 111/3 Конвенции.

1.2 Общие требования к спасательным средствам

1.2.1 Пункт 1.2.2.7 применяется к спасательным средствам всех судов.

1.2.2 Если специально не оговорено иное или если Администрация, учитывая конкретные рейсы, постоянно совершаемые судном, не сочтет, что необходимы другие требования, все предписываемые данной частью спасательные средства должны:

- .1 быть изготовлены надлежащим образом и из надлежащих материалов;
- .2 быть в рабочем состоянии при хранении их при температуре воздуха от -30 до +65°C;
- .3 быть в рабочем состоянии при температуре морской воды от -1 до +30°C, если предполагается, что при использовании возможно их погружение в морскую воду;
- .4 где это применимо, быть стойкими к гниению, коррозии и не должны подвергаться чрезмерному воздействию морской воды, нефти или грибков;

- .5 не терять своих качеств, если они открыты воздействию солнечных лучей;
- .6 быть хорошо видимого цвета всюду, где это будет способствовать их обнаружению;
- .7 быть снабжены световозвращающим материалом в тех местах, где это будет способствовать их обнаружению, а также в соответствии с рекомендациями Организации *;
- .8 если они предназначены для использования на волнении, удовлетворительно работать в таких условиях;
- .9 иметь четко нанесенную информацию об одобрении, включая название Администрации, одобрявшей 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, подверженных потере своих качеств с течением времени. Такие спасательные средства должны иметь маркировку, указывающую срок годности или дату, когда они должны быть заменены. Постоянная маркировка датой истечения срока службы предпочтительнее для установления срока одобрения. Электробатареи, не имеющие маркировки даты истечения срока годности, могут использоваться при условии ежегодной их замены, а в случаях использования вторичной батареи (аккумуляторов) - если предусматривается возможность проверки годности их электролита.

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

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 разобшения с судном автоматически действующей дымовой шашки и самозажигающегося сигнального огня, иметь массу, достаточную для приведения в действие этих устройств;
- .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 111/7.1.3, 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 2 ч;
- .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 полно погружении в воду по меньшей мере на 10 с;
- .5 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое пунктом 2.1.1.6.

2.1.4 Плавающие спасательные линии

Плавающие спасательные линии, требуемые правилом III/7.1.2, должны:

- .1 быть не скручивающимися;
- .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 или плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2с.

2.2.1.2 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 не более 1 мин;
- .3 было совершенно ясно, что его можно надевать лишь на одну сторону или чтобы, по возможности, исключалась вероятность неправильного надевания;
- .4 его было удобно носить;
- .5 в нем можно было прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без получения телесных повреждений и без смещения или повреждения при этом спасательного жилета.

2.2.1.3 Спасательный жилет для взрослого человека должен обладать достаточной плавучестью и остойчивостью в пресной воде при отсутствии волнения, чтобы:

- .1 поддерживать рот обессилевшего или потерявшего сознание человека на расстоянии не менее 120 мм от воды так, чтобы тело человека было отклонено назад под углом не менее 20° от его вертикального положения; и
- .2 поворачивать за время не более 5 с тело потерявшего сознание человека в воде из любого положения в такое, при котором его рот находится над водой.

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

2.2.1.5 Конструкция детского спасательного жилета должна удовлетворять тем же требованиям, которые предъявляются к спасательному жилету для взрослого человека, но:

1. допускается оказание помощи малолетним детям при надевании жилета;
2. требуется только чтобы поддержание рта обессилевшего или потерявшего сознание над водой находилось на расстоянии, соответствующем размеру ребенка; и
3. допускается оказание помощи детям при посадке в коллективное спасательное средство из воды, однако подвижность ребенка не должна существенно ограничиваться надетым жилетом.

2.2.1.6 В дополнение к маркировке, требуемой пунктом 1.2.2.9, маркировка детского спасательного жилета должна содержать:

1. пределы роста или веса ребенка, при которых жилет выдерживает испытания и удовлетворяет критериям, рекомендованным Организацией *;
2. символ «child», как в одобренном Организацией** символе детского спасательного жилета «спасательный жилет для детей».

2.2.1.7 Плавуемость спасательного жилета не должна уменьшаться более чем на 5% после погружения его в пресную воду на 24 ч.

2.2.1.8 Каждый спасательный жилет должен быть снабжен свистком, надежно прикрепленным к нему с помощью шнура.

2.2.2 Надувные спасательные жилеты

Спасательный жилет, плавуемость которого обеспечивается надуванием, должен иметь не менее двух отдельных камер, отвечать требованиям пункта 2.2.1, и должен:

1. надуваться автоматически при погружении, иметь устройство для надувания, приводимое в действие вручную одним движением, а также

* См. Рекомендации по испытаниям спасательных средств, принятые Организацией резолюцией А.689(17), с поправками.

** См. Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам, принятые Организацией резолюцией А.760(18).

его конструкция должна быть такой, чтобы предусматривалась возможность надувания ртом;

.2 отвечать требованиям пунктов 2.2.1.2, 2.2.1.3 и 2.2.1.4 в случае потери плавучести какой-либо одной из камер;

.3 отвечать требованиям пункта 2.2.1.7 после надувания с помощью 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 обеспечивать 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;

.4 быть белого цвета.

2.2.3.2 Если сигнальный огонь, упомянутый в пункте 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 таким, чтобы:

1 его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи в течение не более 2 мин вместе с любой соответствующей одеждой* и спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования;

* См. пункт 3.1.3 Рекомендаций по испытаниям спасательных средств, принятых Организацией резолюцией А.689(17), 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. Руки также должны быть закрыты, если не предусмотрены постоянно прикрепленные к гидрокостюму перчатки;
- .4 он имел в районе 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, отвечающий также требованиям раздела 2.2 может использоваться без спасательного жилета.

2.3.1.3 Человек в гидрокостюме со спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования, 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 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 2.2.1.6.

2.3.1.5 Если гидрокостюм требует использования спасательного жилета, то спасательный жилет должен надеваться поверх гидрокостюма. Человек в гидрокостюме должен быть способен надеть спасательный жилет без посторонней помощи.

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 его в течение часа в циркулирующей воде с температурой 5°С 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°С после пребывания его в течение 6 ч в циркулирующей воде с температурой от 0 до 2°С при отсутствии волнения.

2.3.3 Требования к плавучести

Человек в гидрокостюме или в гидрокостюме со спасательным жилетом должен быть способен переворачиваться в пресной воде из положения лицом вниз в положение лицом вверх за время не более 5 с.

2.4 Защитные костюмы

2.4.1 Общие требования к защитным костюмам

2.4.1.1 Защитный костюм должен изготавливаться из водонепроницаемых материалов таким, 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 лица, кистей рук и, если разрешает Администрация,

ног. Перчатки и головной капюшон должны быть выполнены с учетом условий использования защитного костюма;

- .4 можно было распаковать и одеть 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, удовлетворяющий требованиям раздела 2.2, может использоваться без спасательного жилета.

2.4.1.3 Защитный костюм должен позволять одевшему 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 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.

2.4.1.4 Защитный костюм должен иметь сигнальный огонь, удовлетворяющий требованию пункта 2.2.3, и свисток, удовлетворяющий требованию пункта 2.2.1.8.

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, продолжал обеспечивать достаточную теплозащиту человеку после одного его прыжка в воду с полным погружением таким образом, чтобы температура тела человека не падала быстрее чем на $1,5^{\circ}\text{C}$ после первого получасового пребывания в циркулирующей воде с температурой 5°C при отсутствии волнения.

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 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, обладающего теплопроводностью не выше $7800 \text{ Вт}/(\text{м}^2 \cdot \text{К})$, 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 $+20^{\circ}\text{C}$.

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 10св 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 минут, 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 10св 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:

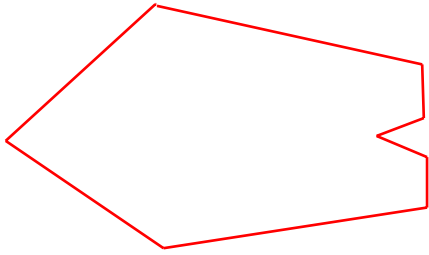
4.1.1.2 Конструкция спасательного плота должна обеспечивать нормальную работоспособность как самого плота, так и его оборудования после сбрасывания плота на воду с высоты 18 м. Если спасательный плот должен устанавливаться на высоте более 18 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, 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 уз. 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, или 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;



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 сочтет, 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 от 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 вместимостью 25 человек, нагруженного полным комплектом людей и снабжения, или 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.

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 или 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 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 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 спускаемых свободным падением, предназначенная для спуска на одноточечном подвесе или с помощью талей, должна быть оборудована разобшающим механизмом, отвечающим следующим требованиям с учетом положений пункта .5 ниже:

- .1 механизм должен быть устроен так, чтобы все гаки отдавались одновременно;
- .2 механизм должен обеспечивать разобшение спасательной шлюпки с таями следующими двумя способами:
 - .1 обычным, при котором разобшение происходит после спуска спасательной шлюпки на воду или при отсутствии нагрузки на гаках;
 - .2 под нагрузкой, при котором разобшение происходит при наличии нагрузки на гаках. Этот способ должен обеспечивать разобшение спасательной шлюпки с таями при любых условиях нагрузки: от полного отсутствия ее, когда спасательная шлюпка находится на воде, до нагрузки, в 1,1 раза превышающей общую массу спасательной шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения. Этот способ должен предусматривать надежную защиту от случайного или преждевременного разобшения. В дополнение к сигналу

опасности должна предусматриваться соответствующая защита, включающая специальное механическое устройство (блокировку), обычно не требующееся для разобшения, когда шлюпка находится без нагрузки на гаках талей или на плаву после спуска на воду. Для предотвращения случайного разобшения во время подъема шлюпки это механическое устройство (блокировка) должно срабатывать только тогда, когда разобщающий механизм надлежащим образом и полностью возвращен в исходное положение. Во избежание преждевременного срабатывания под нагрузкой, оператором должно быть приложено к разобщающему механизму намеренное и постоянное усилие. Разобщающий механизм должен быть спроектирован таким образом, чтобы находящиеся в шлюпке люди могли ясно видеть, когда он находится в исходном положении и готов к подъему. Должны быть предусмотрены четкие эксплуатационные инструкции с соответствующей формулировкой предупреждения;

- .3 органы управления разобщающим механизмом должны быть четко обозначены цветом, контрастирующим с цветом окружающих предметов;
- .4 конструктивные элементы крепления разобщающего механизма к спасательной шлюпке должны быть спроектированы с шестикратным запасом прочности относительно предела прочности применяемых материалов, предполагая, что масса спасательной шлюпки равномерно распределена между таями;
- .5 использование устройства одноточечной системы подвеса для спуска спасательной или дежурной шлюпки в комбинации с соответствующим фалинем не требует применения пункта 4.4.7.6.2. В данном случае достаточным вариантом разобшения спасательной или дежурной шлюпки является только разобшение, когда они находятся полностью на плаву.

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 разобщение 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 бруссы, необходимые для облегчения спуска шлюпки и предотвращения ее повреждения.

4.4.7.10 Должна быть установлена лампочка 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 эквивалентной постоянному огню интенсивности.

4.4.7.11 Внутри спасательной шлюпки должна быть установлена лампочка или другой источник света, обеспечивающие освещение в течение не менее 12 ч, достаточное для чтения инструкций по сохранению жизни и инструкций по эксплуатации. Однако использование для этих целей керосиновых ламп не должно допускаться.

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 инструкцию по сохранению жизни *;

.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 крепёжные 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;

* См. Инструкции по действиям в спасательных шлюпках и плотках, принятые резолюцией А.657(17) Организации.

- .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, 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 общее количество пресной воды в течение двух дней;
- .10 нержавеющий ковш со штергом;
- .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; этом 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/16 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 горящей нефти *;

* См. пересмотренное «Руководство по морским переносным огнетушителям», принятое Организацией резолюцией А.602(15).

- .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, необязательно, Администрация может не требовать их наличия.

4.4.9 Маркировка спасательных шлюпок

4.4.9.1 Число людей по одобренной для спасательной шлюпки вместимости, должно быть нанесено на ней четким шрифтом несмываемой краской.

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

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 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 находящихся на спасательной шлюпке людей, укрывая их от непогоды и защищая от воздействия

внешней среды. Спасательная шлюпка должна иметь входы в носовой и кормовой частях 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 Внутренняя поверхность спасательной шлюпки должна быть хорошо видимого цвета.

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 одно должно обеспечивать укрытие для находящихся на спасательной шлюпке людей;
- .2 доступ в спасательную шлюпку должен обеспечиваться 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 внутренняя — такого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся на спасательной шлюпке людей;
- .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 в 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 безопасности 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 остойчивость 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 бруссы, 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

Вместимость спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, определяется числом людей, которым могут быть обеспечены посадочные места без помех средству приведения в движение и любому ее оборудованию. Ширина посадочного места должна быть, по меньшей мере, 430 мм, свободное пространство перед спинкой сиденья — по меньшей мере, 635 мм, а спинка должна возвышаться над поверхностью сиденья по меньшей мере на 1000 мм.

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 приведении немедленно получить поступательное движение вперед без соприкосновения с судном в условиях, когда она имеет полный комплект снабжения и загружена:

- .1 полным комплектом людей;
- .2 люди расположены так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее носу;
- .3 люди расположены так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее корме;

.4 только командой, занятой эксплуатацией шлюпки.

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

4.7.3.3 Требуемая высота спуска свободным падением ни в коем случае не должна превышать величины, указанной в свидетельстве об одобрении, выданном на спасательную шлюпку.

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;
- .2 люди расположены так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее носу;

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

- .3 люди расположены так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее корме;
- .4 только командой, занятой эксплуатацией шлюпки.

4.7.6 Оборудование спасательных шлюпок

Каждая спасательная шлюпка, спускаемая свободным падением, должна быть оборудована системой разобщения с судном, которая должна:

- .1 иметь два независимых и управляемых только изнутри шлюпки устройства для задействования системы, которые должны быть контрастного цвета по отношению к интерьеру;
- .2 быть устроена таким образом, чтобы обеспечивалось разобщение при любых условиях загрузки шлюпки от порожнего состояния до, по меньшей мере, 200% нормальной загрузки всем оборудованием и снабжением а также количеством людей по вместимости, на которую шлюпка подлежит одобрению;
- .3 быть соответственно защищена от случайного или преждевременного срабатывания;
- .4 быть такой конструкции, чтобы ее можно было опробовать без фактического спуска шлюпки; и
- .5 конструктивно обеспечивать 6-кратный запас прочности по используемым материалам.

4.7.7 Свидетельство об одобрении

В дополнение к требованиям пункта 4.4.1.2 свидетельство об одобрении спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, должно также содержать сведения:

- одобренная высота спуска свободным падением;
- требуемая длина спусковой платформы (рампы); и
- угол наклона спусковой платформы (рампы) для одобренной высоты спуска свободным падением.

4.8 Спасательные шлюпки . с автономной системой воздухообеспечения

В дополнение к требованиям разделов 4.6 или 4.7, соответственно, спасательная шлюпка с автономной системой воздухообеспечения 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 воздухообеспечения 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, 4.4.7.6, 4.4.7.7, 4.4.7.9, 4.4.7.10 и 4.4.9. Спасательная шлюпка может быть одобрена для использования в качестве дежурной шлюпки, если она отвечает всем нижеизложенным требованиям, успешно выдержала испытания согласно правилу 111/4.2, 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. 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 Дежурные шлюпки должны быть способны маневрировать при скорости по меньшей мере 6 узлов и сохранять эту скорость в течение не менее 4 ч.

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.

5.1.2 Снабжение дежурных шлюпок

5.1.2.1 Все предметы снабжения дежурной шлюпки, за исключением отпорных крюков, которые должны храниться незакрепленными для отгалкивания 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*.

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:

* См. пересмотренное «Руководство по морским переносным огнетушителям», принятое Организацией резолюцией А.602(15).

- .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 Плавуемость 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 75 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 и выпуска воздуха вручную. 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.

5.1.3.11 Надутая дежурная шлюпка должна постоянно находиться в полностью надутом состоянии.

ГЛАВА VI - СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА

6.1 Спускные и посадочные устройства

6.1.1 Общие требования

6.1.1.1 За исключением дополнительных устройств 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 либо 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/22 или III/29 их полного комплекта людей;

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

6.1.1.2 Несмотря на требования пункта 6.1.1.1, на нефтяных танкерах, танкерах-химовозах и газовозах, имеющим 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 накренном борту судна должны иметь возможность спуска при таких значениях угла крена и с учетом предельной ватерлинии поврежденного судна.

6.1.1.3 Спуск обслуживаемых спусковым устройством коллективного спасательного средства либо 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 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

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

максимальной рабочей нагрузки и предела прочности применяемых для их изготовления материалов. Все конструкционные элементы должны иметь минимальный запас прочности, равный 4,5, а лопасти, 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.

6.1.2 Спусковые устройства с лопарями и лебедкой

6.1.2.1 Каждое спусковое устройство с лопарями и лебедкой, за исключением дополнительных 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 дополнительных 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 не скручивающиеся 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 либо 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 либо 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, 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 или механизм, приводимый в действие оператором, удерживает рукоятку управления тормозом в положении, при котором тормоз не действует.

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 дополнительными средствами для ее спуска на таях. Эти средства должны отвечать требованиям пункта 6.1.1 (за исключением 6.1.1.3) и пункта 6.1.2 (за исключением 6.1.2.6). Они должны обеспечивать возможность спуска шлюпки в неблагоприятных условиях дифферента судна только до 2° и его крене только до 5° на любой борт и при этом могут не отвечать требованиям пунктов 6.1.2.8 и 6.1.2.9 в отношении скорости спуска. Если дополнительные средства спуска шлюпки на таях не являются гравитационного типа, или действующими на принципе механической энергии или иного ручного типа, то спусковое устройство шлюпки должно быть подсоединено к основному и к аварийному источникам энергии.

6.1.4.8 Дополнительные средства спуска шлюпки на таях должны быть оборудованы, 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;
- .4 быть спроектированным таким образом, чтобы члены экипажа на палубе хорошо видели, что механизм разобщения установлен надлежащим образом.

6.1.6 Посадочные штурмтрапы

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

6.1.6.2 Балясины штурмтрапа должны:

- .1 быть изготовлены из древесины твердых пород без сучков или каких-либо неровностей, гладко обработаны и не иметь острых кромок и сколов либо 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.

6.2 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 той, которая вычисляется 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:

$$\frac{20\% \text{ от общего количества людей, на которое одобрена МЭС}}{4} \text{ м}^2$$

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

- .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;

* См. Рекомендацию по испытаниям спасательных средств, принятую резолюцией А.689(17) Организации, с поправками.

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 быстроразобщающимся 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 и за 10 мин с грузового судна с момента подачи сигнала об оставлении судна;
- .3 спасательные плоты могли надежно крепиться к платформе и разобшаться 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 в пределах 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, определяемую 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;
- .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 задействие после установки. При удовлетворительных результатах таких испытаний остальные МЭС должны быть проверены задействием 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 стеллажом, где он хранится вместе со средствами для его швартовки к платформе;
- .4 храниться в соответствии с положениями правила 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:

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 либо другим равноценным звукооповещательным 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 тревоги должен быть слышен во всех жилых помещениях, а также в помещениях, где обычно работают члены экипажа. Сигнал тревоги 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). но по меньшей мере на 10 дБ(А) выше уровней шумового фона при обычной работе оборудования, когда судно на ходу в условиях умеренного состояния погоды. В необорудованных громкоговорителями каютах должны устанавливаться электронные средства подачи сигнала тревоги, например. зуммеры или нечто подобное.

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 *.

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), но, по меньшей мере, на 20 дБ(А) выше уровня человеческой речи; и
- .2 на открытых палубах - по судну 80 дБ(А), но по меньшей мере на 15 дБ(А) выше уровня человеческой речи.

* См. «Кодекс по аварийно-предупредительной сигнализации индикаторам», принятый Организацией резолюцией А.830(19).