РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ПРАВИЛА
ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ

ЧАСТЬ II

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

НД № 2-020101-117

Санкт-Петербург
2019

gost.e-ecolog.ru

Правила по оборудованию морских судов Российского морского регистра судоходства утверждены в соответствии с действующим положением и вступают в силу 1 января 2019 года.

Настоящее издание Правил составлено на основе издания 2018 года с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту переиздания.

В Правилах учтены унифицированные требования, интерпретации и рекомендации Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) и соответствующие резолюции Международной морской организации (ИМО).

Правила состоят из следующих частей:

часть I «Положения об освидетельствованиях»;

часть II «Спасательные средства»;

часть III «Сигнальные средства»;

часть IV «Радиооборудование»;

часть V «Навигационное оборудование».

Все части Правил издаются в электронном виде на русском и английском языках. В случае расхождений между текстами на русском и английском языках текст на русском языке имеет преимущественную силу.

© Российский морской регистр судоходства, 2019

Настоящее издание Правил, по сравнению с изданием 2018 года, содержит следующие изменения и дополнения.

ПРАВИЛА ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ

ЧАСТЬ II. СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

1. Раздел 1: в пунктах 1.1.3, 1.3.2.1 уточнены требования.

2. Раздел 2: в пункты 2.3.5, 2.4.10.3, 6.3.1.10.2 внесены изменения с учетом требований резолюции ИМО А.1116(30);

в пункты 6.20.1.5 и 6.20.1.6 внесены изменения.

3. Приложение 2 исключено.

4. Внесены изменений редакционного характера.

Изменения, внесенные в настоящую часть Правил, начиная с 18.10.2019, приводятся в Перечне изменений. Изменения редакционного характера в Перечень не включаются.

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

(изменения редакционного характера в Перечень не включаются)

Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
Пункты 5.1.2.1 — 5.1.2.9	Требования в отношении рыболовных судов изменены в связи с внесением корректировок, направленных на уточнение требований Правил РС и исключение нечетких формулировок	314-17-1274ц от 18.10.2019	18.10.2019

ЧАСТЬ II. СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

1.1.1 Требования настоящей части Правил, если специально не предусмотрено иное, распространяются на суда, построенные после 1 июля 1998 г., снабжение которых спасательными средствами и устройствами подлежит освидетельствованию Регистром, а также на спасательные средства и устройства, предназначенные для установки на этих судах.

1.1.2 Суда, построенные до 1 июля 1998 г., должны удовлетворять требованиям Правил, действовавших до 1 июля 1998 г., а также требованиям настоящей части Правил в тех случаях, когда это специально предусмотрено.

1.1.3 На судах, построенных до 1 июля 1998 г., при замене спасательных средств и устройств или при проведении на них ремонта, переоборудования и модификации существенного характера, во время которых производится замена их существующих спасательных средств или устройств, либо установка дополнительных спасательных средств или устройств, такие спасательные средства и устройства должны отвечать требованиям настоящей части Правил. Если коллективное средство, не являющееся надувным спасательным плотом, заменяется без замены спускового устройства, либо наоборот, то это коллективное спасательное средство или спусковое устройство может быть того же типа, что и заменяемое коллективное спасательное средство или спусковое устройство.

1.1.4 Настоящая часть Правил устанавливает технические требования, которым должны удовлетворять спасательные средства и устройства, а также определяет количество этих средств и устройств и их размещение на судне.

1.1.5 Для отдельных судов или категорий судов, которые во время рейса удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль, могут не выполняться какие-либо требования настоящей части, если защищенный характер и условия рейса таковы, что применение этих требований излишне или нецелесообразно, что должно быть обосновано в каждом случае по одобренной Регистром методике. В этом случае для судов, совершающих международные рейсы, оформляется Свидетельство об изъятии в установленном порядке.

1.1.6 Несмотря на требования 1.3.2 на всех судах не позднее первого предписанного докового осви-детельствования, проведенного после 1 июля 2014 г., но не позднее 1 июля 2019 г., разобщающий под нагрузкой механизм спасательной шлюпки, не удовлетворяющий требованиям 6.13.7.6.4 — 6.13.7.6.6 должен быть заменен устройством, удовлетворяющим требованиям 6.13.7.6. Оценка соответствия разобщающего механизма требованиям 6.13.7.6 и необходимость его замены на новое или возможность приведения существующего разобщающего механизма к требованиям 6.13.7.6 должна производиться на основании циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1392 «Руководство по оценке и замене систем разобщения и захвата спасательных шлюпок».

1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

1.2.1 Определения и пояснения, относящиеся к общей терминологии Правил, указаны в части I «Классификация» Правил классификации и постройки морских судов.

В настоящей части Правил приняты следующие определения и пояснения.

Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды — время, необходимое для того, чтобы поднять шлюпку в такое положение, из которого находящиеся в ней люди могут сойти на палубу судна. Время подъема включает время, требуемое для проведения на шлюпке подготовительных операций по ее подъему, таких как подача и крепление фалиня, подсоединение шлюпки к спусковому устройству, а также время, необходимое для ее подъема.

Время подъема не включает время, необходимое для приведения спусковых устройств в положение, из которого производится подъем дежурной шлюпки из воды.

Гидротермокостюм — защитный костюм из водонепроницаемого материала, предназначенный для предохранения организма человека от переохлаждения в холодной воде.

Дежурная шлюпка — шлюпка, предназначенная для спасения упавших в воду людей, людей с потерпевшего аварию судна, а также для сбора и буксировки спасательных плотов в условиях аварии.

Длина судна — 96 % общей длины по ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85 % наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длина от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше.

На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется эта длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии.

Допустимая высота установки свободнопадающей спасательной шлюпки — расстояние, измеренное от самой нижней точки спасательной шлюпки, готовой к спуску, до поверхности воды, одобренное Регистром. Допустимая высота установки свободнопадающей спасательной шлюпки на судне должна определяться, исходя из состояния судна при наименьшей эксплуатационной осадке без учета крена и дифферента, упомянутых в 6.16.3 и 6.20.1.1.

Защитный костюм — костюм, пред-назначенный для использования членами экипажа, расписанными на дежурные шлюпки или морские эвакуационные системы.

Коллективное спасательное средство — средство, способное обеспечить сохранение жизни людей, терпящих бедствие, с момента оставления ими судна.

Конечный порт назначения — последний порт захода в предполагаемом рейсе, из которого начинается обратный рейс в страну, в которой начался рейс.

Короткий международный рейс — международный рейс, во время которого судно удаляется не более чем на 200 миль от порта или места, в котором пассажиры и экипаж могли бы быть безопасно укрыты. Расстояние между последним портом захода в стране, в которой начался рейс, и конечным портом назначения, а также дальность обратного рейса не должны превышать 600 миль.

Международный рейс — рейс из страны, на которую распространяется Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками, до порта за пределами этой страны или наоборот.

Морская эвакуационная система — средство для быстрого перемещения людей с посадочной палубы в коллективные спасательные средства, находящиеся на воде.

Наименьшая эксплуатационная осадка — осадка судна, при которой оно находится на ровном киле, без груза, с 10 % запасов и топлива, а в случае пассажирского судна, кроме того, с полным числом пассажиров и экипажа с их багажом.

Надувное средство — средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, запол-няемыми газом камерами и которое обычно хранится ненадутым до подготовки его к использованию.

Надутое средство — средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, заполненными газом камерами и которое хранится надутым и находится в постоянной готовности к использованию.

Обнаружение — определение местонахождения спасаемых и спасательных средств.

Положительная остойчивость — способность коллективного спасательного средства возвращаться в первоначальное положение после прекращения действия кренящего момента.

Посадочный штормтрап — штормтрап, предусмотренный в местах посадки в спасательные средства после спуска их на воду.

Световозвращающий материал — материал, отражающий в противоположном направлении луч света, направленный на него.

Скоростная дежурная шлюпка — дежурная шлюпка, способная маневрировать на тихой воде в течение не менее 4 ч со скоростью не менее 20 уз. с командой, состоящей по крайней мере из трех человек, и со скоростью не менее 8 уз. с полным числом людей и снабжением.

Спасательное средство или устройство нового типа — средство или устройство, обладающее новыми характеристиками, которые не полностью охвачены требованиями настоящей части Правил, но обеспечивающие равный или более высокий уровень безопасности.

Спуск свободным всплытием — метод спуска спасательных средств, при котором они автоматически разобщаются с тонущим судном и находятся в готовности к использованию.

Спуск свободным падением — метод спуска спасательных средств, полностью укомплек-тованных людьми и снабжением, при котором они разобщаются с судном и сбрасываются на воду без каких-либо удерживающих их приспособлений.

Спусковая команда — персонал, находящийся в спасательной шлюпке для обслуживания ее во время спуска и подъема.

Спусковое устройство — шлюпбалки и другие устройства на судне, предназначенные для спуска и подъема спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и спасательных плотов.

Суда построенные — данное определение приведено в 1.2 части IV «Радиооборудование».

Теоретическая высота борта — расстояние, измеренное по вертикали от верхней кромки горизонтального киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки килевого шпунта. Если днище на середине длины судна имеет вогнутую форму или имеются утолщенные шпунтовые поясья, высота борта измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.

На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и борта, как если бы это соединение имело угловую конструкцию.

Если палуба надводного борта в продольном направлении имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты борта, эта высота борта должна измеряться до условной линии, являющейся продолжением нижней части палубы параллельно возвышенной части.

Теплозащитное средство — мешок или костюм из водонепроницаемого материала с низкой теплопроводностью, предназначенный для восстановления температуры тела человека, побывавшего в холодной воде.

Угол вхождения в воду — угол между горизонтальной плоскостью и килем свободнопадающей спасательной шлюпки в начальной стадии вхождения ее в воду при сбрасывании с допустимой высоты установки.

Угол наклона спусковой рампы — угол между горизонтальной плоскостью и направ-ляющими спасательной шлюпки в положении ее готовности к спуску, когда судно находится на ровном киле.

Ускорение при спуске свободным падением — ускорение, которое испытывают при спуске находящиеся в шлюпке люди.

Хорошо видимый цвет — насыщенный оранжевый или желтый цвет.

Эффективное удаление от судна — способность свободнопадающей спасательной шлюпки удаляться от судна без использования двигателя после спуска ее свободным падением.

1.3 ОБЪЕМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

1.3.1 Общие положения о порядке освидетельствований спасательных средств и устройств при их изготовлении и в эксплуатации, а также требования к технической документации, предъявляемой на рассмотрение Регистру, и указания о документах, выдаваемых Регистром на спасательные средства и устройства, изложены в Общих положениях о классификационной и иной деятельности и в части I «Положения об освидетельствованиях».

Кроме случаев, предусмотренных в 1.3.5 и 1.3.6, спасательные средства и устройства, требуемые настоящей частью, должны быть одобрены Регистром.

1.3.2 Перед тем как одобрить спасательные средства и устройства, должны быть обеспечены:

.1 испытания таких спасательных средств и устройств в соответствии с положениями резолюции ИМО MSC.81(70) «Пересмотренная рекомендация по испытаниям спасательных средств» с учетом поправок, внесенных резолюцией ИМО MSC. 226(82), с учетом применимых поправок, внесенных резолю¬циями ИМО MSC.200(80), MSC.226(82), MSC.274(85), MSC295(87), MSC.321(89), MSC.323(89), MSC.378(93), MSC.427(98), циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1347, а также унифицированной интерпретации МАКО SC244 (May 2011) (Rev.l Nov 2012) (Corr.1 Nov 2015), изложенной в Приложении к правилам и руководствам Российского морского регистра судоходства «Процедурные требования, унифицированные интерпретации и рекомендации Международной ассоциации классификационных обществ» (публикуется в электронном виде отдельным изданием), с целью подтверждения их соответствия требованиям настоящей части Правил; или

.2 успешное прохождение к удовлетворению Регистра испытаний, по существу равноценных испытаниям, предписанным 1.3.2.1.

1.3.3 Перед тем, как одобрить спасательные средства или устройства нового типа, Регистр должен обеспечить, чтобы такие средства и устройства:

.1 обеспечивали стандарты безопасности, по меньшей мере, равноценные требуемым настоящей частью Правил, и были оценены и испытаны в соответствии с положениями Руководства по альтернативным проектным решениям и средствам (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1212);

.2 успешно прошли технический анализ, оценку и одобрение в соответствии с требованиями 1.3.11.

1.3.4 Принятая Регистром процедура одобрения должна также предусматривать условия, при которых одобрение будет оставаться действительным или его действие будет прекращено.

1.3.5 Перед допущением спасательных средств и устройств, не получивших предварительного одобрения Регистра, Регистр должен быть убежден, что спасательные средства и устройства отвечают требованиям настоящей части Правил.

1.3.6 Требуемые настоящей частью спасательные средства, подробные спецификации которых не включены в настоящую часть Правил, должны отвечать требованиям Регистра.

1.3.7 Производственные испытания.

Регистр должен потребовать проведения таких производственных испытаний спасательных средств, которые необходимы для обеспечения изготовления спасательных средств в соответствии с теми же стандартами, что и получившего одобрение прототипа.

1.3.8 Техническая документация на спасательные средства и устройства должна быть предъявлена на одобрение Регистру в следующем объеме.

1.3.8.1 На спасательные и дежурные шлюпки должны быть предъявлены:

.1 техническое описание (корпусная, механическая и электрическая части) с расчетами прочности, остойчивости, непотопляемости, вместимости (числа людей), объема плавучести, расчет средств защиты и системы сжатого воздуха, ведомость снабжения;

.2 теоретический чертеж;

.3 продольный и поперечный разрезы с указанием расположения воздушных ящиков или отсеков, их объема и материала;

.4 чертеж подъемно-спускового приспособления, включая стропы для спуска/подъема спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, с помощью лопарей и дежурной шлюпки, не являю-щейся спасательной шлюпкой (расположение, крепление и расчет прочности);

.5 чертеж рулевого устройства;

.6 чертеж общего расположения с указанием размещения снабжения и людей;

.7 схема защитного складываемого покрытия (чехла);

.8 растяжка обшивки для металлических шлюпок;

.9 парусное вооружение, если имеется;

.10 чертежи приводной установки и валопровода с расчетами, чертежи фундамента и защитного кожуха приводного двигателя, топливного бака, а также схема электрооборудования и подбор аккумуляторных батарей;

.11 программа испытаний;

.12 чертеж устройства для буксировки спасательных шлюпок и плотов (расположение, крепление и расчет прочности);

.13 чертеж оборудования шлюпки ремнями безопасности;

.14 чертежи систем воздухоснабжения и водяного орошения.

1.3.8.2 На жесткие спасательные плоты должны быть предъявлены:

.1 техническое описание с расчетами прочности плота, его буксирного и подъемно-спускового приспособлений, объема плавучести, площади палубы и вместимости (числа людей), а также осадки; ведомость снабжения;

.2 чертеж общего расположения (конструкция плота и главные размеры) с указанием мест размещения людей и снабжения;

.3 программа испытаний.

1.3.8.3 На надувные спасательные плоты должны быть предъявлены:

.1 техническое описание плота с расчетами прочности буксирного и подъемно-спускового приспособлений, объема плавучести, площади палубы и вместимости (число людей), а также осадки; ведомость снабжения;

.2 чертеж общего расположения (конструкция плота и главные размеры с указанием размещения людей, снабжения, арматуры и клапанов), чертеж контейнера;

.3 схема расположения, чертежи и расчет сосудов под давлением, арматуры и клапанов системы автоматического газонаполнения, схема электроосвещения;

.4 программа испытаний.

1.3.8.4 На спасательные жилеты и круги, гидротермокостюмы, защитные костюмы и теплозащитные средства должны быть предъявлены:

.1 техническое описание;

.2 чертеж и расчет сосудов под давлением, арматуры и клапанов системы автоматического газонаполнения в случае надувных спасательных жилетов и гидротермокостюмов;

.3 чертеж общего вида (конструкция, материал и снабжение);

.4 программа испытаний.

1.3.8.5 На предметы снабжения спасательных средств должны быть предъявлены:

.1 техническое описание;

.2 чертеж общего вида (конструкция, материал и снабжение);

.3 программа испытаний.

1.3.8.6 На спусковые устройства должны быть предъявлены:

.1 техническое описание;

.2 чертеж общего вида (конструкция, материал и снабжение);

.3 расчет прочности и схемы усилий;

.4 программа испытаний.

1.3.8.7 На лебедки и механические приводы спусковых устройств должны быть предъявлены:

.1 техническое описание;

.2 чертеж общего вида (конструкция, материал и детали с размерами);

.3 расчет прочности;

.4 программа испытаний.

1.3.9 Техническому освидетельствованию Регистром при изготовлении подлежат:

.1 спасательные и дежурные шлюпки;

.2 спасательные плоты (надувные и жесткие);

.3 спасательные круги;

.4 спасательные жилеты;

.5 гидротермокостюмы и защитные костюмы;

.6 теплозащитные средства;

.7 морские эвакуационные системы;

.8 лебедки спусковых устройств;

.9 двигатели спасательных и дежурных шлюпок;

.10 линеметательные устройства;

.11 средства спасания;

.12 самозажигающиеся огни спасательных кругов;

.13 автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов;

.14 прожекторы спасательных шлюпок;

.15 спусковые устройства спасательных шлюпок, плотов и дежурных шлюпок;

.16 контейнеры для надувных спасательных плотов;

.17 подъемно-спусковые приспособления спасательных шлюпок, плотов и дежурных шлюпок, включая стропы для спуска/подъема спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, с помощью лопарей и дежурной шлюпки, не являющейся спасательной шлюпкой;

.18 гидростатические разобщающие устройства;

.19 посадочные штормтрапы;

.20 огни спасательных шлюпок, спасательных плотов и спасательных жилетов;

.21 плавучие спасательные кольца с плавучими линями;

.22 парашютные ракеты, фальшфейеры и плавучие дымовые шашки;

.23 ручные осушительные насосы спасательных шлюпок;

.24 пищевой рацион;

.25 консервированная питьевая вода;

.26 источники питания, работающие под воздействием морской воды, для огней спасательных жилетов, спасательных плотов и самозажигающихся огней спасательных кругов;

.27 предметы снабжения и детали спасательных средств и спасательных устройств, требуемые 6.8.5 и 6.13.8. Освидетельствование Регистром заключается только в рассмотрении и одобрении технической документации.

1.3.10 Оборудование и снабжение судов спасательными средствами и устройствами должно осви-детельствоваться Регистром.

1.3.11 Альтернативные проектные решения и средства.

1.3.11.1 Общие положения.

1.3.11.1.1 Спасательные средства и устройства могут отклоняться от требований настоящей части Правил при условии, что такие альтернативные проектные решения и средства отвечают цели этих требований и обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный Правилами.

1.3.11.1.2 Если альтернативные проектные решения и средства отклоняются от предписываемых Правилами требований, то в соответствии с требованиями настоящей главы должны быть выполнены технический анализ, оценка и одобрение таких проектных решений и средств.

1.3.11.2 Технический анализ.

Технический анализ должен быть разработан на основании Руководства по альтернативным проектным решениям и средствам (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1212) и представлен Регистру. Технический анализ должен включать, как минимум, следующие элементы:

.1 определение типа судна, соответствующих спасательных средств и устройств;

.2 установление предписывающего(их) требования(ий), которому(ым) не будут отвечать эти спасательные средства и устройства;

.3 установление причины, по которой предполагаемая конструкция не будет отвечать предписывающим требованиям, с учетом соответствия другим признанным Регистром техническим стандартам;

.4 определение эксплуатационных критериев для судна, соответствующих спасательных средств и устройств, рассматриваемых в соответствующем(их) предписывающем(их) требовании(ях);

.4.1 эксплуатационные критерии должны предусматривать уровень безопасности не ниже соответствующих предписывающих требований, содержащихся в разд. 1 — 5;

.4.2 эксплуатационные критерии должны поддаваться количественному определению и быть измеряемыми;

.5 подробное описание альтернативных проектных решений и средств, включая перечень допущений, используемых в конструкции, а также любых предлагаемых эксплуатационных ограничений и условий;

.6 техническое обоснование, доказывающее, что альтернативные проектные решения и средства отвечают эксплуатационным критериям безопасности; и

.7 оценку риска, основанную на указании возможных отказов и опасностей, связанных с предложением.

1.3.11.3 Оценка альтернативных проектных решений и средств.

1.3.11.3.1 Технический анализ, выполняемый в соответствии с требованиями 1.3.11.2, подлежит оценке и одобрению Регистром с учетом Руководства по альтернативным проектным решениям и средствам (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1212).

1.3.11.3.2 Копии одобренных Регистром документов, указывающие на то, что альтернативные проектные решения и средства отвечают настоящим требованиям, должны находиться на судне.

1.3.11.4 Повторная оценка ввиду изменившихся условий.

1.3.11.4.1 Если допущения, а также эксплуатационные ограничения, которые были указаны в описании альтернативных проектных решений и средств, претерпели изменения, то согласно изменившимся условиям должен быть выполнен технический анализ, который подлежит одобрению Регистром.

2 ТРЕБОВАНИЯ КО ВСЕМ ТИПАМ СУДОВ

2.1 СРЕДСТВА СВЯЗИ

2.1.1 Радиооборудование для спасательных средств.

2.1.1.1 УКВ-аппаратура двусторонней радио-телефонной связи.

На каждом пассажирском судне, грузовом судне валовой вместимостью 500 и более должно быть предусмотрено не менее трех комплектов УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 должно быть предусмотрено не менее двух комплектов УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. Такая аппаратура должна удовлетворять требованиям разд. 12 части IV «Радиооборудование».

2.1.1.2 Устройства указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания.

На каждом борту каждого пассажирского судна, каждого грузового судна валовой вместимостью 500 и более должно быть предусмотрено по меньшей мере одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500, должно быть предусмотрено по меньшей мере одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания. Такие устройства указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания должны отвечать требованиям разд. 10 части IV «Радиооборудование».

Устройства указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания должны устанавливаться в таких местах, чтобы их можно было быстро перенести в любое коллективное спасательное средство, за исключением плота или плотов, требуемых 4.1.1.4. В качестве альтернативы, одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания должно быть установлено в каждом коллективном спасательном средстве, за исключением требуемых 4.1.1.4.

На судах, имеющих по крайней мере два устройства указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания и снабженных спасательными шлюпками, спускаемыми методом свободного падения, одно из устройств указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания должно размещаться в спасательной шлюпке, спускаемой методом свободного падения, а другое должно быть расположено в непосредственной близости от ходового мостика таким образом, чтобы оно могло быть использовано на борту и находилось в готовности для переноса в любое коллективное спасательное средство.

2.1.1.3 На каждом грузовом судне валовой вместимостью менее 300, несамоходном судне, предназначенном для буксировки и толкания в море или длительной стоянки на якоре вне акватории портов и рейдов и имеющем на борту людей, а также на судах, не совершающих международных рейсов, должны быть предусмотрены одно устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания и два комплекта УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи.

2.1.2 Световые сигналы бедствия.

Суда должны иметь не менее 12 парашютных ракет, отвечающих требованиям 6.7.1 и хранящихся на ходовом мостике либо вблизи него.

2.1.3 Внутрисудовые средства связи и авральная сигнализация.

2.1.3.1 Для обеспечения двусторонней связи между аварийными постами управления, местами сбора и посадки, а также ключевыми постами на судне должны быть предусмотрены стационарные или переносные аварийные средства связи либо те и другие вместе.

2.1.3.2 Должна быть предусмотрена общесудовая авральная сигнализация, отвечающая требованиям 6.22.1, предназначенная для сбора пассажиров и экипажа по тревоге, а также для подачи сигнала к началу действий, указанных в расписании по тревогам. В дополнение к авральной

сигнализации должно быть предусмотрено либо командное трансляционное устройство, отвечающее требованиям 6.22.2, либо другое подходящее средство связи. Системы радиовещания должны автоматически отключаться, когда работает общесудовая авральная сигнализация.

2.1.3.3 Общесудовая авральная сигнализация должна быть слышимой во всех жилых и обычных рабочих помещениях экипажа. На пассажирских судах система должна быть слышимой на всех открытых палубах.

2.1.3.4 На судах, оборудованных морскими эвакуационными системами, должна быть обеспечена связь между местом посадки и плавучей платформой или коллективным спасательным средством.

2.1.4 Командное трансляционное устройство на пассажирских судах.

2.1.4.1 В дополнение к требованиям 2.1.3.2 все суда должны быть оборудованы командным трансляционным устройством. В отношении судов, построенных до 1 июля 1997 г., требования 2.1.4.2 и 2.1.4.4 с соблюдением положений 2.1.4.5 должны применяться не позднее даты первого периоди-ческого освидетельствования после 1 июля 1997 г.

2.1.4.2 Командное трансляционное устройство должно быть отчетливо слышимым в условиях окружающего шума во всех помещениях, указанных в 6.22.2.1, и должно предусматривать функцию блоки-рования, осуществляемую из одного места на ходовом мостике и других мест, при необходимости, таким образом, чтобы сообщения по этой системе звучали, когда какой-либо громкоговоритель в соответствующих помещениях выключен, сила звука уменьшена или устройство используется для иных целей.

2.1.4.3 На судах, построенных 1 июля 1997 г. или после этой даты:

.1 командное трансляционное устройство должно иметь по крайней мере две петли из кабеля, из кабеля, имеющего характеристики медленного распространения пламени, которые должны быть достаточно разнесены по всей своей длине, и два отдельных и независимых усилителя;

.2 командное трансляционное устройство и эксплуатационные требования к нему должны быть одобрены Регистром;

.3 все помещения и пространства каждой главной противопожарной зоны должны отвечать требованиям 2.1.4.3.1.

2.1.4.4 Командное трансляционное устройство должно быть подключено к аварийному источнику электроэнергии, требуемому частью XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов.

2.1.4.5 На судах, построенных до 1 июля 1997 г., на которых уже установлено одобренное Регистром командное трансляционное устройство, в значительной степени отвечающее требованиям 2.1.4.2, 2.1.4.4 и 6.22.2.1, замена системы не требуется.

2.2 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

2.2.1 Спасательные круги.

2.2.1.1 Спасательные круги, отвечающие требованиям 6.2.1, должны:

.1 быть распределены таким образом, чтобы быть легкодоступными на обоих бортах судна и, по возможности, на всех простирающихся до борта открытых палубах; по меньшей мере один спасательный круг должен размещаться вблизи кормы судна;

.2 храниться таким образом, чтобы их можно было быстро сбросить, и не должны крепиться наглухо каким-либо образом.

2.2.1.2 По меньшей мере один спасательный круг на каждом борту судна должен быть снабжен плавучим спасательным линем, отвечающим требованиям 6.2.4, длиной, не менее чем в два раза превышающей высоту места его установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 30 м, смотря по тому, что больше.

2.2.1.3 Не менее половины общего числа спасательных кругов должны быть снабжены самозажигающимися огнями, отвечающими требованиям 6.2.2. Не менее двух из них должны быть

также снабжены автоматически действующими дымовыми шашками, отвечающими требованиям 6.2.3, и быстро сбрасываться с ходового мостика. Спасательные круги с огнями, а также спасательные круги с огнями и дымовыми шашками должны быть равномерно распределены по обоим бортам судна и не должны являться спасательными кругами, снабженными линями в соответствии с требованиями 2.2.1.2.

2.2.1.4 На каждом спасательном круге должны быть нанесены печатными буквами латинского алфавита название и порт приписки судна.

2.2.2 Спасательные жилеты.

2.2.2.1 Для каждого находящегося на судне человека должен быть предусмотрен спасательный жилет, отвечающий требованиям 6.3.1 и 6.3.2. Кроме того:

.1 для пассажирских судов, совершающих рейсы продолжительностью менее 24 ч, должно быть предусмотрено определенное количество спасательных жилетов для младенцев, равное, по меньшей мере, 2,5 % числа находящихся на борту пассажиров;

.2 для пассажирских судов, совершающих рейсы продолжительностью 24 ч или более, спасательные жилеты должны быть предусмотрены для каждого младенца на борту;

.3 должно быть предусмотрено определенное число спасательных жилетов, пригодных для детей, равное по меньшей мере 10 % числа находящихся на борту пассажиров или более, в зависимости от необходимости, с тем, чтобы на каждого ребенка приходилось по одному спасательному жилету;

.4 необходимо иметь достаточное число спасательных жилетов для вахтенного персонала, а также для использования у удаленных мест расположения спасательных шлюпок и плотов. Спасательные жилеты для вахтенного персонала должны храниться на ходовом мостике, в машинном отделении и в любых других местах несения вахты;

.5 если предусмотренные спасательные жилеты для взрослых не рассчитаны на людей весом до 140 кг и с обхватом груди до 1750 мм, на борту должно иметься достаточное количество аксессуаров, позволяющих закрепить жилеты на таких людях;

.6 требования 2.2.2.1.1 и 2.2.2.1.2 применяются ко всем пассажирским судам.

2.2.2.2 Спасательные жилеты должны размещаться так, чтобы они были легкодоступными, а место их хранения должно быть ясно обозначено. Если ввиду особого устройства судна спасательные жилеты, предусмотренные в соответствии с требованиями 2.2.2.1, могут оказаться недоступными, должны быть предусмотрены другие отвечающие требованиям Регистра меры, которые могут включать увеличение числа имеющихся на борту спасательных жилетов.

2.2.2.3 Если спасательные жилеты не распределены между всеми лицами на судне, то хранение их в одном месте в количестве более 20 не допускается.

2.2.2.4 Спасательные жилеты, используемые в полностью закрытых спасательных шлюпках, за исключением свободнопадающих шлюпок, не должны препятствовать входу в спасательную шлюпку, усаживаться на сиденья и пристегивать ремни безопасности в шлюпке.

2.2.2.5 Спасательные жилеты, используемые в свободнопадающих спасательных шлюпках, и способы их хранения и ношения не должны быть помехой при входе в спасательную шлюпку, мешать безопасности находящихся в шлюпке людей или работе в спасательной шлюпке.

2.2.3 Гидротермокостюмы и защитные костюмы.

2.2.3.1 Для каждого члена команды дежурной шлюпки или персонала, обслуживающего морскую эвакуационную систему, должен быть предусмотрен гидротермокостюм, отвечающий требованиям 6.4, или защитный костюм, отвечающий требованиям 6.5. Эти средства могут не предусматриваться, если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.).

2.2.3.2 Гидротермокостюмы и защитные костюмы должны храниться на судне в соответствии с инструкциями изготовителя. По возможности должно предусматриваться специальное помещение для сушки и проветривания влажных гидротермокостюмов и защитных костюмов, а также для мелкого ремонта их в соответствии с инструкцией изготовителя.

2.3 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СБОРА И ПОСАДКИ ЛЮДЕЙ В КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

2.3.1 Спасательные шлюпки и плоты, для которых требуются одобренные спусковые устройства, должны размещаться как можно ближе к жилым и служебным помещениям.

2.3.2 Места сбора должны находиться вблизи мест посадки. Каждое место сбора должно быть достаточно просторным, чтобы вместить всех людей, сбор которых назначен в этом месте, но не менее 0,35 $м^2$ на человека на достаточно свободном участке палубы.

2.3.3 Места сбора и посадки должны быть легкодоступны из жилых и служебных помещений.

2.3.4 Места сбора и посадки должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электрической энергии, требуемого разд. 9 и 19 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов.

2.3.5 Коридоры, трапы и выходы, обеспечивающие доступ к местам сбора и посадки, должны быть освещены. Должна быть предусмотрена возможность питания такого освещения от аварийного источника электрической энергии, требуемого разд. 9 и 19 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов. Дополнительно к маркировке, требуемой 8.5.5 части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки морских судов, пути к местам сбора должны быть обозначены символом места сбора в соответствии с рекомендациями Резолюции ИМО А.760(18) с учетом поправок, внесенных Резолюцией А.1116(30).

2.3.6 Места сбора и посадки в коллективные спасательные средства, спускаемые с помощью шлюпбалок и свободным падением, должны располагаться так, чтобы в коллективные спасательные средства можно было класть пострадавших на носилках.

2.3.7 У каждого места посадки или у каждых двух расположенных рядом мест посадки в коллективные спасательные средства, спускаемые вдоль борта судна, должен быть предусмотрен цельный посадочный штормтрап, отвечающий требованиям 6.20.7, длиной, равной расстоянию от палубы до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, всех условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт. Однако Регистр может разрешить замену таких штормтрапов одобренными устройст-вами, обеспечивающими доступ в спасательные коллективные средства на воде, при условии, что на каждом борту судна имеется по меньшей мере один посадочный штормтрап.

Посадочные трапы могут не предусматриваться на грузовых и пассажирских судах валовой вместимостью менее 500, а также на рыболовных судах длиной менее 45 м, на которых посадка в плоты производится с палубы, расположенной на высоте менее 2 м (менее 1,5 м на пассажирских судах) над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке.

2.3.8 В случае необходимости должны быть предусмотрены средства для подтягивания к борту судна спускаемых коллективных спасательных средств и удержания их у борта с целью обеспечения безопасной посадки людей.

2.3.9 Места спуска должны быть расположены так, чтобы обеспечить безопасный спуск коллективных спасательных средств с учетом, в частности, того, что они должны быть удалены от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами и, по возможности, так, чтобы коллективные спасательные средства, за исключением коллективных спасательных средств, специально предназначенных для спуска методом свободного падения, могли быть спущены по отвесному борту судна. Если они расположены в носовой части судна, они должны находиться в защи-щенном месте в корму от таранной переборки. При этом необходимо уделять особое внимание прочности спускового устройства.

2.4 УСТАНОВКА КОЛЛЕКТИВНЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

2.4.1 Каждое спасательное средство должно устанавливаться:

.1 так, чтобы ни оно, ни приспособления для его установки не мешали использованию любого другого спасательного средства, либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска;

.2 для судов валовой вместимостью 500 и более — настолько близко к поверхности воды, насколько это безопасно и практически возможно и, за исключением спасательных плотов, предназначен-ных для спуска методом сбрасывания за борт, так, чтобы спасательное средство в положении, при котором в него производится посадка, было по меньшей мере на 2 м выше ватерлинии судна в полном грузу при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт или до угла, при котором кромка открытой палубы судна погружается в воду, смотря по тому, что меньше;

.3 в состоянии постоянной готовности к использованию с тем, чтобы два члена экипажа могли подготовить их к посадке и спуску в течение не более 5 мин;

.4 с полным снабжением согласно требованиям настоящей части;

.5 насколько это практически возможно, в безопасном и защищенном месте, исключающем их повреждение в результате пожара или взрыва.

В частности, на наливных судах коллективные спасательные средства, за исключением спасательных плотов, требуемых 4.1.1.4, не должны устанавливаться на грузовом, сливном или другом танке, содержащем взрывчатые или опасные грузы, или над ними.

2.4.2 Спасательные шлюпки, спускаемые по борту судна, должны устанавливаться как можно дальше в нос от гребного винта. На грузовых судах длиной от 80 до 120 м каждая спасательная шлюпка должна устанавливаться так, чтобы кормовая оконечность спасательной шлюпки находилась на расстоянии не менее ее длины в нос от гребного винта. На грузовых судах длиной 120 м и более, а также на пассажирских судах длиной 80 м и более каждая спасательная шлюпка должна устанавливаться так, чтобы кормовая оконечность спасательной шлюпки находилась на расстоянии не менее полуторной ее длины в нос от гребного винта. В необходимых случаях на судне должна быть предусмотрена конструктивная защита спасательных шлюпок в месте их установки от повреждения при сильном волнении.

2.4.3 Спасательные шлюпки должны быть прикреплены к спусковым устройствам.

2.4.4 Каждый спасательный плот должен устанавливаться со своим фалинем, постоянно прикрепленным к судну.

2.4.5 Каждый спасательный плот или группа спасательных плотов должны оборудоваться средствами, обеспечивающими свободное всплытие, отвечающими требованиям 6.8.6, так, чтобы каждый спасательный плот свободно всплывал, а если спасательный плот является надувным, чтобы он автоматически надувался, когда судно тонет.

2.4.6 Спасательные плоты должны устанавливаться так, чтобы можно было отдать вручную креп-ления одного плота или контейнера в любое время.

2.4.7 Требования 2.4.4 и 2.4.5 не применяются к спасательным плотам, требуемым 4.1.1.4.

2.4.8 Спасательные плоты спускаемого типа должны устанавливаться в пределах зоны, допускающей использование подъемно-спускового устройства, если не предусмотрены средства для перемещения плотов, которые не выходят из строя при крене и дифференте в пределах значений, указанных в 2.4.1.2, при качке судна или прекращении подачи энергии.

2.4.9 Спасательные плоты, предназначенные для спуска сбрасыванием, должны устанавливаться так, чтобы их можно было легко переместить с одного борта судна на другой, если на каждом борту судна не предусмотрены спасательные плоты общей вместимостью, требуемой 4.1.1, которые могут быть спущены с любого борта.

2.4.10 На спасательной шлюпке или спасательном плоту, а также на пульте управления их спуском либо вблизи них должны быть предусмотрены таблички или обозначения, которые должны:

.1 пояснять назначение органов управления и порядок приведения в действие спасательного средства, а также содержать необходимые инструкции или предупреждения;

.2 быть хорошо видимыми при аварийном освещении;

.3 использовать символы в соответствии с рекомендациями резолюции ИМО А.760(18) с учетом поправок, внесенных резолюцией ИМО А.1116(30).

2.5 УСТАНОВКА ДЕЖУРНЫХ ШЛЮПОК

2.5.1 Дежурные шлюпки должны устанавливаться:

.1 в состоянии постоянной готовности к спуску в течение не более 5 мин, в случае надутых дежурных шлюпок — в полностью надутом состоянии в любое время;

.2 в месте, удобном для спуска и подъема;

.3 так, чтобы ни дежурная шлюпка, ни приспособления для ее установки не мешали использованию любого другого спасательного средства в любом другом месте спуска;

.4 в соответствии с требованиями 2.4, если они являются также спасательными шлюпками.

2.6 УСТАНОВКА МОРСКИХ ЭВАКУАЦИОННЫХ СИСТЕМ

2.6.1 В борту судна в районе между местом посадки в морскую эвакуационную систему и ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке не допускается устройство отверстий, таких как постоянные отверстия и выгороженные прогулочные коридоры, или временных отверстий, таких как бортовые двери, окна и лацпорты. Также должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие защиту системы от любых выступающих частей судна.

На пассажирских судах в указанном районе допускается устройство окон и бортовых иллюминаторов, отвечающих требованиям 2.2.4.4 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов.

На грузовых судах в районе установки морской эвакуационной системы допускается устройство только глухих окон и глухих бортовых иллюминаторов.

2.6.2 Места спуска морских эвакуационных систем должны быть расположены так, чтобы обеспечить безопасный спуск систем с учетом того, что они должны быть удалены от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами и, насколько это практически возможно, могли быть спущены по отвесному борту судна.

2.6.3 Каждая морская эвакуационная система должна быть установлена так, чтобы ни скат, ни платформа, ни сама система в сложенном состоянии и средства управления не мешали работе любых других спасательных средств в любом другом месте спуска.

2.6.4 В случае необходимости на судне должны быть приняты меры защиты морской эвакуационной системы в месте установки от повреждения при сильном волнении.

2.7 МЕРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ СПУСК И ПОДЪЕМ КОЛЛЕКТИВНЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

2.7.1 Если в настоящей части Правил специально не предусмотрено иное, спусковые и посадочные устройства, отвечающие требованиям 6.20, должны быть предусмотрены для всех коллективных спасательных средств, за исключением:

.1 спасательных плотов, посадка в которые производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке, и которые имеют массу не более 185 кг; или

.2 спасательных плотов, посадка в которые производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке, и которые установлены для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт; или

.3 предусмотренных сверх спасательных средств, обеспечивающих вместимость, равную 200 % общего числа людей, находящихся на судне, и имеют массу не более 185 кг; или

.4 предусмотренных сверх спасательных средств, обеспечивающих вместимость, равную 200 % общего числа людей, находящихся на судне, и могут быть спущены непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт; или

.5 предусмотренных для использования вместе с морской эвакуационной системой, отвечающей требованиям 6.20.8, и могут быть спущены непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.

2.7.2 Для каждой спасательной шлюпки должно быть предусмотрено устройство, обеспечивающее ее спуск и подъем.

Дополнительно должна быть предусмотрена возможность подвешивания (крепления) спасательной шлюпки с целью освобождения разобщающего устройства для его технического обслуживания.

2.7.3 Спусковые устройства должны быть такими, чтобы находящийся на судне оператор, управляющий устройством, мог осуществлять непрерывное наблюдение за спасательным средством во время его спуска, а в отношении спасательной шлюпки — и во время ее подъема.

2.7.4 Для одинаковых имеющихся на борту судна спасательных средств должен применяться лишь один тип разобщающего механизма.

2.7.5 Подготовка и использование спасательного средства в любом одном месте спуска не должны мешать быстрой подготовке и использованию любого другого спасательного средства, либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска.

2.7.6 Лопари, если они используются, должны быть достаточной длины с тем, чтобы спасательные средства могли быть спущены на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.

2.7.7 Во время подготовки и спуска спасательные средства, их спусковые устройства, а также поверхность воды в районе спуска должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого разд. 9 и 19 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов.

2.7.8 Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие попадание откачиваемой с судна воды на спасательные средства во время оставления судна.

2.7.9 Если существует опасность повреждения спасательных средств во время их спуска на воду бортовыми рулями успокоителей качки, должны быть предусмотрены устройства, приводимые в действие от аварийного источника, для уборки бортовых рулей внутрь судна. В этом случае на ходовом мостике должны предусматриваться указатели положения бортовых рулей успокоителей качки, работающие от аварийного источника электрической энергии.

2.7.10 Если на судне устанавливаются шлюпки, отвечающие требованиям 6.14, их шлюпбалки должны быть снабжены топриком с прикрепленными к нему не менее чем двумя спасательными шкентелями такой длины, чтобы они доставали до воды при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт. Разрывное усилие спасательных шкентелей в целом должно быть не менее 17 кН. Их номинальный диаметр должен быть не менее 20 мм.

2.7.11 Спусковые устройства должны быть установлены на открытых участках палуб таким образом, чтобы спасательные и дежурные шлюпки отстояли на 3° внутрь относительно вертикальной линии, проходящей через точку пересечения шлюпочной палубы с наружной обшивкой судна. Если спусковые устройства размещены в междупалубном пространстве, то никакие части спускового устройства, спасательные и дежурные шлюпки не должны выступать за наружную обшивку судна.

2.7.12 Пары шлюпбалок должны быть расположены так, чтобы расстояние между ними было равно расстоянию между гаками шлюпки. Если невозможно выполнить это требование, допускается отклонение от вертикали на 3° в любую сторону по длине судна.

2.7.13 Лопари шлюпочных талей должны равномерно наматываться на барабан лебедки. Если лопари проходят по неподвижным шкивам, максимальное отклонение троса относительно центральной плоскости шкива для барабанов с канавками должно быть не более 8°, а для гладких барабанов — не более 4°.

2.8 МЕРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ПОСАДКУ В ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ, ИХ СПУСК И ПОДЪЕМ

2.8.1 Меры, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки и их спуск, должны быть такими, чтобы они могли быть осуществлены за самое короткое время.

2.8.2 Если дежурная шлюпка является одной из спасательных шлюпок судна, то меры, обеспечивающие посадку в нее людей, и место спуска должны отвечать требованиям 2.3.

2.8.3 Меры, обеспечивающие спуск дежурных шлюпок, должны отвечать требованиям 2.7. Должна быть предусмотрена возможность спуска всех дежурных шлюпок с использованием в необходимых случаях фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 уз. на тихой воде.

2.8.4 Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды при умеренном волнении должно быть не более 5 мин, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения. Если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой, это время, по возможности, должно затрачиваться на подъем, когда она нагружена снабжением спасательной шлюпки и одобренной командой дежурной шлюпки, состоящей, по меньшей мере, из 6 чел.

2.8.5 Устройства, обеспечивающие посадку в дежурную шлюпку и ее подъем, должны позволять безопасное обращение с пациентом на носилках. Если тяжелые блоки лопарей представляют опасность, то в целях безопасности должны быть предусмотрены подъемные стропы для использования в тяжелых погодных условиях.

2.9 ЛИНЕМЕТАТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА

2.9.1 Все суда должны снабжаться линеметательными устройствами, имеющими по четыре ракеты и по четыре линя.

2.9.2 Суда длиной 25 м и более, не совершающие международных рейсов, должны снабжаться линеметательными устройствами, имеющими не менее чем по две ракеты и по два линя.

2.9.3 Суда длиной менее 25 м, не совершающие международных рейсов, а также суда рейдового и портового плавания могут не снабжаться линеметательными устройствами.

3 ТРЕБОВАНИЯ К ПАССАЖИРСКИМ СУДАМ

3.1 КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

3.1.1 Спасательные шлюпки и плоты.

3.1.1.1 Пассажирские суда, совершающие рейсы, которые по дальности плавания не подпадают под определение короткого международного рейса, должны иметь:

.1 на каждом борту судна спасательные шлюпки, отвечающие требованиям 6.14 или 6.15, общей вместимостью, достаточной для размещения 50 % общего числа находящихся на судне людей. По согласованию с Регистром допускается замена спасательных шлюпок спасательными плотами такой же общей вместимостью при условии, что в любом случае на каждом борту судна имеется достаточное количество спасательных шлюпок для размещения на них не менее 37,5 % общего числа находящихся на судне людей. Спасательные плоты должны отвечать требованиям 6.9 или 6.10 и обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна;

.2 спасательные плоты, отвечающие требованиям 6.9 или 6.10, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25 % общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные плоты должны обслуживаться по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями 3.1.1.1.1, или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям 2.4.8.

3.1.1.2 Пассажирские суда, совершающие короткие международные рейсы, должны иметь:

.1 спасательные шлюпки, отвечающие требованиям 6.14 или 6.15, равномерно распределенные, насколько это практически возможно, по обоим бортам судна, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 30 % общего числа находящихся на борту людей, а также спасательные плоты, отвечающие требованиям 6.9 или 6.10, такой общей вместимостью, чтобы с учетом вместимости спасательных шлюпок обеспечить размещение общего числа находящихся на судне людей. Спасательные плоты должны обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна;

.2 спасательные плоты, отвечающие требованиям 6.9 или 6.10, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25 % общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные плоты должны обслуживаться по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями 3.1.1.2.1, или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям 2.4.8.

3.1.1.3 Все спасательные средства, которые требуются для обеспечения оставления судна находящимися на судне людьми, должны спускаться на воду с их полным комплектом людей и снабжения, после того, как соберутся все люди и будут надеты спасательные жилеты в течение периода времени, не превышающего 30 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна.

3.1.1.4 Вместо соблюдения требований 3.1.1.1 или 3.1.1.2 пассажирские суда валовой вместимостью менее 500, если общее число находящихся на них людей менее 200, могут отвечать следующим требованиям:

.1 иметь на каждом борту судна спасательные плоты, отвечающие требованиям 6.9 или 6.10, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей;

.2 если спасательные плоты, требуемые в 3.1.1.4.1, не могут быть легко перемещены для спуска с любого борта судна, должно быть предусмотрено дополнительное количество спасательных плотов с тем, чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150 % общего числа находящихся на судне людей;

.3 если дежурная шлюпка, требуемая 3.1.2.2, является также спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям 6.14 или 6.15, ее вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую в 3.1.1.4.1, при условии, что общая вместимость имеющихся на каждом борту судна спасательных шлюпок и плотов является достаточной для размещения по меньшей мере 150 % общего числа находящихся на судне людей;

.4 в случае, если какое-либо одно спасательное средство будет утеряно или станет непригодным к использованию, на каждом борту судна необходимо иметь достаточное количество пригодных к использованию спасательных средств общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа людей, находящихся на судне, включая те, которые установлены в положении для быстрого перемещения с борта на борт по открытой палубе на одном горизонтальном уровне.

3.1.1.5 Морская эвакуационная система или системы, отвечающие требованиям 6.20.8, могут быть эквивалентной заменой вместимости спасательных плотов и спусковых устройств, требуемых 3.1.1.1 и 3.1.1.2.

3.1.1.6 Пассажирские суда прибрежного плавания длиной 30 м и менее (валовой вмести-мостью 200 или менее), совершающие рейсы на расстояние не более 12 миль от берега, должны иметь спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения 100 % общего числа находящихся на судне людей.

3.1.2 Дежурные шлюпки.

3.1.2.1 Пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более должны иметь на каждом борту по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям 6.19.

3.1.2.2 Пассажирские суда валовой вместимостью менее 500 должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям 6.19.

3.1.2.3 Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки при условии, что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают требованиям, предъяв-ляемым к дежурной шлюпке.

3.1.2.4 Пассажирские суда длиной менее 30 м могут не иметь дежурной шлюпки, если их размеры и маневренность, близость поисковых и спасательных служб и гидрометеорологические условия в районе эксплуатации не определяют необходимость выполнения этого требования.

3.1.3 Сбор спасательных плотов на воде.

3.1.3.1 На пассажирских судах число спасательных и дежурных шлюпок должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на судне людьми каждая спасательная или дежурная шлюпка производила сбор на воде не более шести спасательных плотов.

3.1.3.2 На пассажирских судах, совершающих короткие международные рейсы, число спасательных и дежурных шлюпок должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на нем людьми каждая спасательная или дежурная шлюпка производила сбор на воде не более девяти спасательных плотов.

3.2 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

3.2.1 Спасательные круги.

3.2.1.1 Пассажирское судно должно иметь спасательные круги, отвечающие требованиям 2.2 и 6.2, в количестве не менее указанного.

Длина судна, м	Минимальное число спасательных кругов
До 60	8
От 60 до 120	12
От 120 до 180	18
От 180 до 240	24
240 и более	30

3.2.1.2 Несмотря на требования 2.2.1.3, пассажирские суда длиной до 60 м должны иметь не менее шести спасательных кругов, снабженных самозажигающимися огнями.

3.2.2 Спасательные жилеты.

3.2.2.1 В дополнение к спасательным жилетам, требуемым в 2.2.2, каждое пассажирское судно должно иметь спасательные жилеты в количестве не менее 5 % общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные жилеты должны храниться на видном месте на палубе в местах сбора.

3.2.2.2 Если спасательные жилеты для пассажиров размещены в каютах, расположенных далеко от путей следования между общественными помещениями и местами сбора, дополнительные жилеты для этих пассажиров, требуемые в 2.2.2.2, должны быть размещены в общественных помещениях, местах сбора или на пути следования между ними. Спасательные жилеты должны быть размещены таким образом, чтобы их распределение между пассажирами и надевание не препятствовало передвижению к местам сбора и посадки в спасательные средства.

3.2.3 Огни спасательных жилетов.

На пассажирских судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям 6.3.3.

3.2.4 Гидротермокостюмы и теплозащитные средства.

3.2.4.1 Для каждой имеющейся на борту пассажирского судна спасательной шлюпки должно быть предусмотрено по меньшей мере три гидротермокостюма, отвечающих требованиям 6.4, и, кроме того, по одному теплозащитному средству, отвечающему требованиям 6.6, на каждое расписанное на спасательную шлюпку лицо, не имеющее гидротермокостюма. Эти гидротермокостюмы и теплоза-щитные средства могут не предусматриваться:

.1 для лиц, расписанных на полностью или частично закрытые спасательные шлюпки;

.2 если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых теплозащитные средства являются излишними (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.).

3.2.4.2 Положения 3.2.4.1 применяются также к полностью или частично закрытым спасательным шлюпкам, не отвечающим требованиям 6.13 или 6.14, при условии, что они установлены на судах, построенных до 1 июля 1986 г.

3.3 МЕРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ПОСАДКУ В КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

3.3.1 На пассажирских судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные средства, должны быть такими, чтобы:

.1 посадка во все спасательные шлюпки и их спуск могли производиться либо непосредственно с места их установки, либо с посадочной палубы, однако не с обоих этих мест;

.2 посадка в спускаемые спасательные плоты и их спуск могли производиться с места, расположенного в непосредственной близости от места их установки, или с места, на которое в соответствии с 2.4.8 спасательный плот перемещается перед спуском.

3.3.2 Устройства, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск вместе с расписанной на нее командой могли производиться непосредственно с места ее установки. Несмотря на требования 3.3.1, если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой и если посадка в другие спасательные шлюпки и их спуск производятся с посадочной палубы, эти устройства должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск также могли производиться с посадочной палубы.

3.3.3 Установка коллективных спасательных средств.

Высота установки спасательных средств на пассажирском судне должна учитывать требования 2.4.1.2, условия эвакуации, указанные в части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки морских судов, размеры судна и погодные условия, наиболее вероятные в районе его эксплуатации. Для спасательных средств, спускаемых с помощью шлюпбалок и плотбалок, высота от нока шлюпбалки или плотбалки со спасательным средством

в состоянии посадки не должна, насколько это практически возможно, превышать 15 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

3.3.4 Места сбора.

Каждое пассажирское судно должно отвечать требованиям 2.3 и, кроме того, иметь места сбора пассажиров, которые должны:

.1 находиться вблизи мест посадки и обеспечивать легкий доступ пассажиров в места посадки, за исключением случаев, когда места сбора и места посадки объединены;

.2 быть достаточно просторными для сбора пассажиров и проведения инструктажа, но не менее 0,35 $м^2$ на одного человека.

3.4 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПАССАЖИРСКИМ СУДАМ РО-РО

3.4.1 Настоящие требования применяются ко всем пассажирским судам ро-ро.

Пассажирские суда ро-ро, построенные:

.1 1 июля 1998 г. или после этой даты, должны отвечать требованиям 3.4.2.3, 3.4.2.4, 3.4.3.1 — 3.4.3.3, 3.4.4 и 3.4.5;

.2 1 июля 1986 г. или после этой даты, но до 1 июля 1998 г., должны отвечать требованиям 3.4.5 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 г. и требованиям 3.4.2.3, 3.4.2.4, 3.4.3 и 3.4.4 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 г.; и

.3 до 1 июля 1986 г., должны отвечать требованиям 3.4.5 не позднее первого периодического освидетельствоания после 1 июля 1998 г. и требованиям 3.4.2.1 — 3.4.2.4, 3.4.3 и 3.4.4 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 г.;

.4 до 1 июля 2004 г., должны отвечать требованиям 3.4.2.5 не позднее первого освидетельствования, выполненного 1 июля 2004 г. или после этой даты.

3.4.2 Спасательные плоты.

3.4.2.1 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро должны обслуживаться морскими эвакуационными системами (МЭС), отвечающими требованиям 6.20.8, или спусковыми устройствами, отвечающими требованиям 6.20.5, равномерно распределенными на каждом борту судна.

3.4.2.2 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть снабжен средствами, обеспечивающими его свободное всплытие, отвечающими требованиям 6.8.6.

3.4.2.3 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен оборудоваться посадочной площадкой, отвечающей требованиям 6.9.4.1 или 6.10.4.1.

3.4.2.4 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть либо двусторонним, либо самовосстанавливающимся спасательным плотом, отвечающим требованиям 6.11 и 6.12. В качестве альтернативы судно может иметь самовосстанавливающиеся или двусторонние спасательные плоты в дополнение к его обычному комплекту плотов такой общей вместимостью, чтобы разместить по крайней мере 50 % людей, не обеспеченных местами в спасательных шлюпках. Эта дополнительная вместимость спасательных плотов определяется как разность между общим числом людей на судне и числом людей, обеспеченных местами в спасательных шлюпках.

3.4.2.5 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро должны быть снабжены устройствами указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания: на четыре спасательных плота должно быть предусмотрено одно устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания.

Устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания должно быть закреплено внутри спасательного плота таким образом, чтобы его антенна располагалась на высоте более 1 м над уровнем воды, когда спасательный плот развернут, за исключением того, что на двусторонних спасательных плотах, имеющих тент, устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания должно располагаться таким образом, чтобы оно могло легко устанавливаться и было доступно для людей, находящихся на плоту. Каждое устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и

спасания должно быть приспособлено для его ручной установки, когда спасательный плот развернут.

Контейнеры спасательных плотов, снабженных устройствами указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания, должны иметь соответствующую четкую маркировку.

3.4.3 Скоростные дежурные шлюпки.

3.4.3.1 По крайней мере одна из дежурных шлюпок на пассажирском судне ро-ро должна быть скоростной дежурной шлюпкой, отвечающей требованиям 6.19.4.

3.4.3.2 Каждая скоростная дежурная шлюпка должна обслуживаться спусковым устройством, отвечающим требованиям 6.20.6. При одобрении этих спусковых устройств необходимо учитывать, что скоростная дежурная шлюпка предназначена для спуска и подъема даже при штормовых условиях погоды.

3.4.3.3 Не менее двух команд должны быть подготовлены для каждой скоростной дежурной шлюпки, которые должны регулярно проходить учения, включающие все аспекты спасания, обращение со шлюпкой, маневрирование и управление этими дежурными шлюпками в различных условиях и ситуациях и возвращение их в прямое положение после опрокидывания.

3.4.3.4 Если конструкция или размеры пассажирского судна ро-ро, построенного до 1 июля 1997 г., таковы, что препятствуют установке скоростной дежурной шлюпки, требуемой 3.4.3.1, скоростная дежурная шлюпка может быть установлена вместо существующей спасательной шлюпки, используемой в качестве дежурной шлюпки, или, если судно построено до 1 июля 1986 г., вместо шлюпки, используемой в случае аварии, при условии, что выполнены все условия, перечисленные ниже:

.1 установленная скоростная дежурная шлюпка обслуживается спусковыми устройствами в соответ-ствии с 3.4.3.2;

.2 вместимость спасательной шлюпки, утраченная из-за вышеуказанной замены, возмещается установкой спасательных плотов вместимостью не менее числа людей, размещенных в замененной спасательной шлюпке;

.3 указанные спасательные плоты обслуживаются существующими спусковыми устройствами или МЭС.

3.4.4 Средства спасания.

3.4.4.1 Каждое пассажирское судно ро-ро должно быть оборудовано эффективными средствами спасания, отвечающими требованиям 6.20.9.

3.4.4.2 Средства перемещения спасенных людей на судно могут быть частью МЭС или частью системы, предназначенной для целей спасания.

3.4.4.3 Если скат МЭС предназначен для перемещения спасенных на палубу судна, он должен быть оборудован леерами или трапом для облегчения подъема людей по скату.

3.4.5 Спасательные жилеты.

Несмотря на требования 2.2.2 и 3.2.2, достаточное число спасательных жилетов должно храниться вблизи мест сбора, чтобы пассажирам не приходилось возвращаться в каюты за своими спасательными жилетами.

3.4.6 Посадка вертолета и место для подъема людей.

3.4.6.1 На всех пассажирских судах ро-ро должно быть предусмотрено место для подъема людей вертолетом.

3.4.6.2 Пассажирские суда ро-ро длиной 130 м и более, построенные 1 июля 1999 г. или после этой даты, должны быть оборудованы посадочной площадкой для вертолета.

4 ТРЕБОВАНИЯ К ГРУЗОВЫМ СУДАМ

4.1 КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

4.1.1 Спасательные шлюпки и плоты.

4.1.1.1 Грузовые суда должны иметь:

.1 на каждом борту одну или более спасательных шлюпок, отвечающих требованиям 6.15, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей;

.2 один или несколько надувных или жестких спасательных плотов, отвечающих требованиям 6.9 или 6.10, массой менее 185 кг и размещенных так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей. Если масса спасательного плота (плотов) составляет не менее 185 кг или они не размещены так, чтобы обеспечи-валось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то общая вмести-мость имеющихся на каждом борту спасательных плотов должна быть достаточной для размещения всех находящихся на судне людей.

4.1.1.2 Вместо требуемого в 4.1.1.1 грузовые суда могут иметь:

.1 одну или более спасательных шлюпок, отвечающих требованиям 6.16, которые могут быть спущены методом свободного падения с кормы судна, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей;

.2 на каждом борту один или более спасательных плотов, отвечающих требованиям 6.9 или 6.10, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей. По меньшей мере на одном борту судна спасательные плоты должны обслуживаться спусковыми уст-ройствами.

4.1.1.3 Вместо соблюдения требований 4.1.1.1 или 4.1.1.2 грузовые суда длиной менее 85 м, кроме нефтеналивных судов, химовозов и газовозов, могут отвечать следующим требованиям:

.1 иметь на каждом борту один или более спасательных плотов, отвечающих требованиям 6.9 или 6.10, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей;

.2 если масса спасательных плотов, требуемых 4.1.1.3.1, составляет не менее 185 кг, или плоты не размещены так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то должно быть предусмотрено дополнительное число спасательных плотов с тем, чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150 % общего числа находящихся на судне людей;

.3 если дежурная шлюпка, требуемая в 4.1.2, является также спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям 6.15, ее вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую в 4.1.1.3.1, при условии, что общая вместимость имеющихся на каждом борту судна спасательных шлюпок и плотов является достаточной для размещения по меньшей мере 150 % общего числа находящихся на судне людей;

.4 в случае, если одна какая-нибудь спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна должно иметься достаточное число пригодных к использованию спасательных шлюпок и спасательных плотов, включая те, масса которых составляет менее 185 кг и которые размещены так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, для размещения всех находящихся на судне людей.

4.1.1.4 Грузовые суда, на которых горизонтальное расстояние, измеренное от крайней носовой или кормовой оконечности судна до ближайшей оконечности коллективного спасательного средства, расположенного ближе других спасательных средств к носу или корме судна, превышает 100 м, в дополнение к спасательным плотам, требуемым в 4.1.1.1.2 и 4.1.1.2.2, должны иметь

спасательный плот, установленный как можно ближе к носу, или к корме, или один спасательный плот, установленный как можно ближе к носу, а другой — как можно ближе к корме, насколько это практически возможно и осуществимо. Такой спасательный плот или плоты могут быть надежно закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную, и нет необходимости, чтобы они были спускаемого типа.

4.1.1.5 Все спасательные средства, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на судне людьми, за исключением спасательных средств, упомянутых в 2.7.1.1, должны спускаться на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превы-шающего 10 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна.

4.1.1.6 Химовозы и газовозы, перевозящие грузы, которые выделяют ядовитые пары или газы, должны вместо спасательных шлюпок, отвечающих требованиям 6.15, иметь спасательные шлюпки, отвечающие требованиям 6.17.

4.1.1.7 Нефтеналивные суда, химовозы и газовозы, перевозящие грузы с температурой вспышки не выше 60 °С (при испытании в закрытом тигле), должны вместо спасательных шлюпок, отвечающих требованиям 6.15, иметь спасательные шлюпки, отвечающие требованиям 6.18.

4.1.1.8 Несмотря на требования 4.1.1.1, навалочные суда, как они определены в 1.1.1 части I «Клас-сификация» Правил классификации и постройки морских судов, должны отвечать требованиям 4.1.1.2.

4.1.1.9 Суда, указанные в 4.1.1.6 и 4.1.1.7, длиной менее 85 м и не совершающие международных рейсов, могут снабжаться только одной спасательной шлюпкой вместимостью, достаточной для размещения 100 % людей, находящихся на судне, если установлено спусковое устройство, обеспечи-вающее спуск шлюпки с любого борта судна.

4.1.1.10 Суда портового, рейдового и прибрежного плавания должны быть снабжены одним или несколькими спасательными плотами общей вместимостью, достаточной для размещения 100 % людей, находящихся на судне.

В летний период на этих судах спасательные плоты могут быть заменены спасательными кругами, рассчитанными на 100 % людей, находящихся на судне; при этом могут засчитываться спасательные круги, указанные в 4.2.1.1. Такая замена должна быть обоснована с учетом района плавания.

4.1.2 Дежурные шлюпки.

Грузовые суда должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям 6.19. Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки при условии, что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают также требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

4.1.3 Грузовые суда валовой вместимостью менее 500:

.1 допускается снабжать дежурными шлюпками длиной менее 3,8 м, но не менее 3,3 м. При этом дежурная шлюпка, имеющая длину менее 3,8 м, должна обеспечивать размещение, по меньшей мере, четырех человек в сидячем положении и одного человека в лежачем положении. За исключением длины, такие дежурные шлюпки должны удовлетворять требованиям 6.19;

.2 для судов портового, рейдового и прибрежного плавания **(R3)** может не выполняться требование 4.1.2, если их размеры и маневренность не определяют необходимость выполнения этого требования, что должно быть обосновано в каждом случае по одобренной Регистром методике.

4.1.4 Грузовые суда, построенные до 1 июля 1986 г., в дополнение к спасательным шлюпкам должны иметь:

.1 один или более спасательных плотов, которые могут быть спущены с любого борта судна, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей. Спасательный плот или плоты должны быть оборудованы найтовами или равноценными средствами крепления, обеспечивающими автоматическое разобщение спасательного плота с тонущим судном;

.2 если горизонтальное расстояние, измеренное от крайней носовой или кормовой оконечности судна до ближайшей оконечности коллективного спасательного средства, расположенного ближе

других спасательных средств к носу или корме судна, превышает 100 м, в дополнение к плотам, требуемым 4.1.4.1, спасательный плот, установленный как можно ближе к носу или к корме, или один спасательный плот, установленный как можно ближе к носу, а другой — как можно ближе к корме. Несмотря на требования 4.1.4.1, такой спасательный плот или плоты могут быть надежно закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную.

4.2 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

4.2.1 Спасательные круги.

4.2.1.1 Грузовые суда должны снабжаться спасательными кругами, отвечающими требованиям 2.2.1 и 6.2, в количестве не менее указанного.

Длина судна, м	Минимальное число спасательных кругов
До 30	4
От 30 до 100	8
От 100 до 150	10
От 150 до 200	12
200 и более	14

4.2.1.2 На наливных судах самозажигающиеся огни для спасательных кругов, требуемые 2.2.1.3, должны работать от электрической батареи.

4.2.2 Огни спасательных жилетов (данный пункт применяется ко всем грузовым судам).

На грузовых судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям 6.3.3.

4.2.3 Гидротермокостюмы.

4.2.3.1 Требования 4.2.3.2 — 4.2.3.5 применяются ко всем грузовым судам, в том числе грузовым судам неограниченного и ограниченных районов плавания, на которые не распространяется Конвенция СОЛАС-74.

4.2.3.2 Гидротермокостюм соответствующего размера, отвечающий требованиям 6.4, должен предусматриваться для каждого находящегося на судне человека. Однако на судах, иных, чем навалочные суда, определение которых дано в 1.1.1 части I «Классификация» Правил классификации и постройки морских судов, эти гидротермокостюмы могут не требоваться, если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых гидротермокостюмы являются излишними (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.).

4.2.3.3 Если на судне имеются какие-либо вахтенные или рабочие посты, удаленные от места или мест, где обычно хранятся гидротермокостюмы, на этих постах должны быть всегда предусмотрены дополнительные гидротермокостюмы соответствую-щего размера для числа людей, которые обычно несут вахту или работают на этих постах.

4.2.3.4 Гидротермокостюмы должны располагаться так, чтобы быть легкодоступными, и их местонахождение должно быть четко обозначено.

4.2.3.5 Гидротермокостюмы, требуемые настоящим пунктом, могут использоваться для выполнения требования 2.2.3.1.

4.2.3.6 Грузовые суда ограниченного района плавания **R3** (портовое, рейдовое и прибрежное плавание), не совершающие международных рейсов, могут не снабжаться гидротермокостюмами.

4.3 УСТРОЙСТВА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ПОСАДКУ В СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ИХ СПУСК

4.3.1 На грузовых судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные средства, должны быть такими, чтобы посадка в спасательные шлюпки и их спуск могли производиться непосредственно с места их установки, а посадка в спускаемые спасательные плоты и их спуск — с места, расположенного вблизи места их установки, или места, куда в соответствии с требованиями 2.4.8 спасательный плот перемещается перед спуском.

4.3.2 На грузовых судах валовой вместимостью 20 000 и более должна быть предусмотрена возможность спуска спасательных шлюпок на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 уз. на тихой воде, с использованием в необходимых случаях фалиней.

4.3.3 На грузовых судах, как определено в 4.1.1.3, на которых для спасательных плотов не предусмотрены спусковые устройства в соответствии с 2.7.1, места посадки в спасательные плоты должны быть обеспечены по крайней мере одним посадочным штормтрапом, отвечающим требованиям 6.20.7, на каждом борту.

4.4 УДАЛЕННО РАСПОЛОЖЕННЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

4.4.1 Настоящие требования распространяются на грузовые суда, контракт на постройку которых подписан 1 июля 2014 г. или после этой даты.

4.4.1.1 Спасательные плоты, установленные в соответствии с 4.1.1.4, в отношении применения требования 2.2.2.1.4 должны рассматриваться как удаленно расположенные спасательные плоты.

4.4.1.2 В районе установки удаленно расположенных спасательных плотов должно быть предусмотрено следующее:

.1 не менее двух спасательных жилетов и не менее двух гидротермокостюмов;

.2 достаточные средства освещения, удовлетворяющие требованию 2.7.7 и обеспечивающие освещение как места установки спасательного плота, так и поверхности воды в районе спуска спасательного плота. Такие средства освещения могут быть стационарными или переносными. Если применяются переносные средства освещения, то они должны быть снабжены держателями, позволяющими крепить их на обоих бортах судна;

.3 автономные лампы (т.е. светильники) с питанием от аккумуляторной батареи могут быть допущены в качестве средства освещения для выполнения требования 2.7.7. Такие лампы должны быть способны заряжаться от основного и аварийного судовых источников электроэнергии и должны храниться под постоянной подзарядкой. После отключения от судового источника электроэнергии лампа должна гореть в течение не менее 3 ч с неизменными характеристиками. Лампы должны удовлетворять требованиям 6.1.2. Степень защитного исполнения ламп (т.е. светильников) должна быть не менее IP 55 (см. приложение 9 к разд. 10 части IV «Техническое наблюдение за изготовлением изделий» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов). Батареи для таких ламп должны соответствовать требованиям 13.1.5 — 13.1.7 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов независимо от того, установлен изготовителем срок годности или нет;

.4 посадочный штормтрап или другое средство для посадки, позволяющие достичь поверхности воды контролируемым способом как требуется в 2.3.7. Для этих целей не должен применяться шкентель с мусингами.

4.4.1.3 В отношении расстояния между местом посадки и местом установки спасательного плота, требуемого 4.1.1.4 (удаленно расположенные спасательные плоты), место посадки должно быть устроено так, чтобы выполнялось требование 2.4.1.3.

4.4.1.4 В исключительных случаях место посадки и место установки спасательного плота (удаленно расположенные спасательные плоты) могут быть расположены на разных палубах при условии, что спасательный плот может быть спущен на воду с палубы, на которой он установлен, с использованием прикрепленного к нему фалиня для перемещения спасательного плота к посадочному штормтрапу, расположенному на другой палубе. При этом не допускается перемещение спасательного плота членами экипажа по трапу между разными палубами.

4.4.1.5 Несмотря на положения 4.4.1.2, в исключительных случаях, упомянутых в 4.4.1.4, должно выполняться следующее:

.1 спасательные жилеты и гидротермокостюмы, требуемые 4.4.1.2.1, могут храниться у места посадки;

.2 поверхность воды в месте посадки в спасательные плоты должна иметь достаточное освещение средствами, отвечающими требованиям 4.4.1.2.2;

.3 посадочный штормтрап или другие средства для посадки, требуемые 4.4.1.2.3, могут располагаться у места посадки; и

.4 несмотря на требование 6.8.3.2, фалинь спасательного плота должен иметь достаточную длину, чтобы спасательный плот можно было подтянуть к соответствующему месту посадки.

5 ТРЕБОВАНИЯ К ДРУГИМ ТИПАМ СУДОВ

5.1 РЫБОЛОВНЫЕ СУДА

5.1.1 Требования настоящей главы применяются к рыболовным судам длиной 24 м и более, построенным 1 октября 2012 г. или после этой даты. К рыболовным судам, построенным до 1 октября 2012 г. требования настоящей главы могут применяться в той мере, в которой это применимо и осуществимо.

5.1.2 Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки.

5.1.2.1 Каждое рыболовное судно должно быть снабжено по крайней мере двумя коллективными спасательными средствами.

5.1.2.2 Рыболовные суда длиной 75 м и более должны иметь:

.1 на каждом борту спасательные шлюпки, отвечающие требованиям 6.14 или 6.15, и/или спасательные плоты, отвечающие требованиям 6.9 или 6.10, общей вместимостью, достаточной для размещения по крайней мере общего числа людей, находящихся на судне;

.2 дежурную шлюпку, отвечающую требованиям 6.19. Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки при условии, что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают также требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке и ее спусковому устройству.

5.1.2.3 Вместо соблюдения требований 5.1.2.2.1 на каждом борту рыболовных судов длиной 75 м и более, в случае если они отвечают требованиям дополнительным по отношению к требованиям к делению на отсеки и остойчивости, приведенным в 1.1.1.3 и 3.4 части V «Деление на отсеки» Правил классификации и постройки морских судов, а также к конструктивной противопожарной защите, приведенным в 2.5 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов, может быть установлено количество спасательных шлюпок и/или плотов общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 50 % общего числа людей, находящихся на судне, при этом дополнительно должны быть предусмотрены плоты для размещения 50 % общего числа людей, находящихся на судне, и представлено обоснование того, что уменьшение числа коллективных спасательных средств и их вместимости не понизит уровень безопасности относительно требуемого в 5.1.2.2.1.

5.1.2.4 Рыболовные суда длиной менее 75 м должны иметь:

.1 на каждом борту спасательные шлюпки, отвечающие требованиям 6.14 или 6.15 и/или спасательные плоты, отвечающие требованиям 6.9 или 6.10, общей вместимостью, достаточной для размещения по крайней мере общего числа людей, находящихся на судне;

.2 дежурную шлюпку, отвечающую требованиям 6.19. Судно может не иметь дежурной шлюпки, если на борту имеется иное спасательное средство или средство для подъема человека из воды, которое может быть задействовано в спасательных операциях. В качестве такого средства может использоваться средство спасания, соответствующее требованиям 6.20.9, или грузоподъемное устройство, укомплектованное специальной сеткой, корзиной или люлькой при соответствии их требованиям 5.8 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

5.1.2.5 Вместо соблюдения требований 5.1.2.4.1 рыболовные суда длиной менее 45 м могут иметь спасательные шлюпки, отвечающие требованиям 6.14 или 6.15 и/или спасательные плоты, отвечающие требованиям 6.9 или 6.10, общей вместимостью, достаточной для размещения по крайней мере 200 % общего числа людей, находящихся на судне. При этом общая вместимость коллективных спасательных средств, которые могут быть спущены с любого борта судна, должна быть достаточной для размещения по крайней мере общего числа людей, находящихся на судне.

5.1.2.6 На рыболовных судах длиной менее 45 м допускается использование дежурных шлюпок длиной менее 3,8 м, но не менее 3,3 м. При этом дежурная шлюпка, имеющая длину менее 3,8 м, должна обеспечивать размещение по меньшей мере четырех человек, находящихся в сидячем

положении и одного человека в лежачем положении. За исключением длины, такие дежурные шлюпки должны удовлетворять требованиям 6.19.

5.1.2.7 Вместо выполнения требований 5.1.2.2.1, 5.1.2.4.1 или 5.1.2.5 рыболовные суда могут иметь одну или более спасательных шлюпок, отвечающих требованиям 6.16, которые могут быть спущены с кормы судна методом свободного падения, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей, и спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей.

5.1.2.8 Количество спасательных шлюпок и дежурных шлюпок, находящихся на судне, должно быть достаточным, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на нем людьми каждая спасательная или дежурная шлюпка производила сбор на воде не более девяти спасательных плотов.

5.1.2.9 Размещение коллективных спасательных средств и дежурных шлюпок должно соответствовать требованиям 2.4 и 2.5.

5.1.3 Индивидуальные спасательные средства.

5.1.3.1 Рыболовные суда должны снабжаться спасательными жилетами и гидротермокостюмами по нормам грузовых судов.

5.1.3.2 Рыболовные суда должны снабжаться спасательными кругами, отвечающими требованиям 2.2.1 и 6.2, в количестве не менее указанного:

Длина судна, м	Минимальное число спасательных кругов
75 и более	8
45 и более, но менее 75	6
24 и более, но менее 45	4

5.1.4 Радиооборудование для спасательных средств.

5.1.4.1 УКВ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи:

.1 на каждом рыболовном судне должно быть предусмотрено не менее трех комплектов УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи;

.2 на рыболовных судах длиной менее 45 м количество комплектов УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи может быть уменьшено до двух, если оставление судна всеми находящимися на нем людьми может быть обеспечено на одном борту одним коллективным спасательным средством.

5.1.4.2 Устройства указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания:

.1 на каждом борту рыболовного судна должно быть предусмотрено по крайней мере одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания. Устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания должно располагаться в таком месте, чтобы его можно было быстро перенести в коллективное спасательное средство. Альтернативно, одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания должно располагаться в каждом коллективном спасательном средстве;

.2 на каждом рыболовном судне длиной менее 45 м должно быть предусмотрено по крайней мере одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания.

5.2 СУДА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

5.2.1 Суда, имеющие на борту не более 60 чел., должны снабжаться спасательными средствами как грузовые суда, иные чем наливные суда.

5.2.2 Суда, имеющие на борту более 60 чел., должны снабжаться спасательными средствами как пассажирские суда, совершающие международные рейсы, которые не являются короткими международными рейсами.

5.2.3 Суда, указанные в 5.2.1, могут снабжаться спасательными средствами в соответствии с 5.2.2, если они отвечают требованиям Правил к делению на отсеки судов, имеющих на борту более 60 чел.

5.2.4 Несмотря на требования 5.2.2 учебные парусные суда, имеющие на борту более 60 чел., могут снабжаться спасательными средствами в соответствии с 3.1.1.5 вместо 3.1.1.1, если они также снабжены по крайней мере двумя дежурными шлюпками в соответствии с 3.1.2.1.

5.2.5 Требования 1.1.5, 3.1.1.2, 3.1.1.3, 4.1.1.6, 4.1.1.7 к судам специального назначения не применяются.

5.3 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ СУДА

5.3.1 Спасательные суда, ледоколы, суда, оснащенные средствами борьбы с пожарами на других объектах, лоцманские суда, буксиры, суда технического флота и подобные суда должны снабжаться спасательными средствами по нормам грузовых судов, а ледоколы, имеющие в символе класса словесную характеристику «судно специального назначения»,— по нормам судов специального назначения.

5.3.2 Спасательные суда и суда, оснащенные средствами борьбы с пожарами на других объектах, рекомендуется снабжать дополнительным спасательным оборудованием (скоростными дежурными шлюпками, средствами для быстрого подъема спасенных людей на судно из воды, средствами перемещения на судно людей из спасательных/спасающих средств и т. п.), количество и состав которого определяются судовладельцем. Такое дополнительное оборудование, если оно состоит из спасательных средств, указанных в разд. 6, должно иметь документы Регистра.

5.3.3 Суда, имеющие в символе класса словесную характеристику **Oil recovery ship**, рекомендуется снабжать спасательными средствами по нормам нефтеналивных судов.

5.4 СТОЕЧНЫЕ СУДА

5.4.1 Стоечные суда длиной 30 м и менее должны снабжаться не менее чем двумя спасательными кругами на каждой палубе, а суда длиной более 30 м — не менее чем четырьмя спасательными кругами на каждой палубе.

5.4.2 Каждый спасательный круг должен иметь плавучий спасательный линь длиной не менее двойного расстояния, измеренного между установленным кругом и ватерлинией судна, или 30 м, в зависимости от того, что больше.

5.4.3 Состав спасательных средств стоечных судов, которые предполагается эксплуатировать не в непосредственной близости от берега, должен соответствовать 4.1.1.3 и 4.1.2.

6 ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

6.1 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

6.1.1 Если специально не предусмотрено иное, или если Регистр, учитывая конкретные рейсы, постоянно совершаемые судном, не считает необходимым предъявлять другие требования, все предписываемые настоящим разделом спасательные средства должны удовлетворять следующим требованиям:

.1 изготавливаться из материалов, одобренных Регистром;

.2 не приходить в негодность при хранении их при температуре воздуха от −30 до + 65 °С и, в случае индивидуальных спасательных средств, если не предус-мотрено иное, оставаться пригодными для эксплуатации при температуре воздуха от −15 до +40 °С;

.3 быть в рабочем состоянии при температуре морской воды от −1 до +30 °С, если предполагается, что при использовании возможно их погружение в морскую воду;

.4 быть (где это применимо) стойкими к гниению, коррозии и не должны чрезмерно повреждаться вследствие воздействия морской воды, нефти и грибков;

.5 быть стойкими к длительному воздействию солнечных лучей (не терять своих качеств);

.6 быть оранжевого или яркого красновато-оранжевого цвета, или сопоставимого хорошо заметного цвета на всех частях, где это будет способствовать их обнаружению в море.

В отношении наружных поверхностей жестких водонепроницаемых закрытий полностью закрытых спасательных шлюпок и тентов частично закрытых спасательных шлюпок термин «хорошо заметный цвет» включает только цвета насыщенного цветового содержания, то есть, чистые, лишенные окраски цвета, такие как белый, и все оттенки серого не должны приниматься как «сопоставимые» цвета;

.7 быть снабженными световозвращающим материалом в тех местах, где это будет способствовать их обнаружению, с учетом положений приложения 1;

.8 удовлетворительно работать на волнении (если они для этого предназначены);

.9 иметь четкую маркировку, содержащую информацию об их одобрении Регистром, а также любые эксплуатационные ограничения;

.10 иметь защиту, где это необходимо, от повреждений и телесных травм при коротком замыкании цепи электрического тока.

6.1.2 Должен быть установлен срок годности спасательных средств, подверженных потере своих качеств с течением времени. Такие спасательные средства должны иметь маркировку, указывающую их срок годности или дату, когда они должны быть заменены. Постоянная маркировка с датой окончания срока годности является предпочтительным способом установления периода допустимости. Электрические батареи, не имеющие маркировки с датой окончания срока годности могут быть использованы, если они заменяются ежегодно или в случае, если батареи аккумуляторные и состояние электролита в них может быть быстро проверено. На пиротехнических сигнальных средствах дата истечения срока годности должна быть нанесена при помощи несмываемой краски.

6.1.3 Материалы, применяемые для изготовления спасательных средств и устройств, должны удовлетворять требованиям части XIII «Материалы» Правил классификации и постройки морских судов; сварные конструкции должны выполняться в соответствии с требованиями части XIV «Сварка» Правил классификации и постройки морских судов.

6.1.4 Цепи и тросы (стальные, растительные и синтетические) должны удовлетворять требованиям части XIII «Материалы» Правил классификации и постройки морских судов, а блоки, скобы, вертлюги и винтовые талрепы и другие съемные детали — требованиям Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

6.1.5 Лебедки для спусковых устройств должны удовлетворять требованиям 6.1 части IX «Механизмы» Правил классификации и постройки морских судов, а их электрический привод — требованиям 5.9 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов.

6.2 СПАСАТЕЛЬНЫЕ КРУГИ

6.2.1 Спасательный круг должен удовлетворять следующим требованиям:

.1 иметь наружный диаметр не более 800 мм, а внутренний — не менее 400 мм;

.2 изготавливаться из плавучего материала; плавучесть не должна обеспечиваться тростником, пробковой стружкой или крошкой, другим рыхлым материалом или надувными воздушными камерами;

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

.4 обладать массой не менее 2,5 кг;

.5 не поддерживать горения или продолжать плавиться после полного охвата пламенем в течение не менее 2 с;

.6 иметь такую конструкцию, чтобы выдерживать сбрасывание на воду с высоты, равной расстоянию между местом установки круга и ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке или 30 м, в зависимости от того, что больше, без ухудшения эксплуатационных характеристик спасательного круга и прикрепленного к нему оборудования;

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

.8 иметь леер диаметром не менее 9,5 мм и длиной не менее четырех наружных диаметров спасательного круга. Леер должен закрепляться по периметру круга в четырех местах на равном расстоянии друг от друга, образуя при этом четыре одинаковые петли.

6.2.2 Самозажигающиеся огни должны отвечать следующим требованиям:

.1 иметь такую конструкцию, чтобы они не могли быть погашены водой;

.2 быть белого цвета и обеспечивать силу света не менее 2 кд во всех направлениях верхней полусферы или вспыхивать с частотой не менее 50 проблесков и не более 70 проблесков в минуту по меньшей мере с силой света такой же эффективности;

.3 иметь источник электроэнергии, обеспечивающий выполнение требований 6.2.2.2 в течение не менее 2 ч;

.4 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое в 6.2.1.6.

6.2.3 Автоматически действующие дымовые шашки должны отвечать следующим требованиям:

.1 выделять равномерно дым хорошо видимого цвета в течение не менее 15 мин, находясь на плаву на тихой воде;

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

.3 не заливаться водой на волнении;

.4 продолжать дымообразование при погружении в воду не менее чем на 10 с;

.5 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое 6.2.1.6;

.6 быть снабжены быстродействующим разобщающим устройством, которое автоматически разобщает и приводит в действие дымовую шашку и совместно действующий самозажигающийся огонь, прикрепленные к спасательному кругу, имеющему массу не менее 4 кг.

6.2.4 Плавучие спасательные лини для спасательных кругов должны быть следующими:

.1 не образующими петель;

.2 диаметром не менее 8 мм;

.3 с пределом прочности на разрыв не менее 5 кН.

6.3 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

6.3.1 Общие требования к спасательным жилетам.

6.3.1.1 Спасательный жилет не должен гореть или плавиться после полного охвата пламенем в течение 2 с.

6.3.1.2 Спасательные жилеты должны быть предусмотрены трех размеров в соответствии с табл. 6.3.1.2. Если спасательный жилет полностью соответствует диапазону значений (веса и роста) двух смежных размеров, он может маркироваться обоими размерами, однако при этом указанные диапазоны значений (веса и роста) не должны разбиваться на более мелкие. Спасательные жилеты должны иметь маркировку по весу или по росту, или одновременно по весу и росту в соответствии с табл. 6.3.1.2.

Таблица 6.3.1.2

Критерии размеров спасательных жилетов

Маркировка спасательного жилета	Для младенца	Детский	Для взрослого
Размер: Вес (кг) Рост (см)	 менее 15 менее 100	 15 или более, но менее 43 100 или более, но менее 155	 43 или более 155 или более

6.3.1.3 Если спасательный жилет для взрослого не рассчитан на людей, имеющих вес до 140 кг и обхват груди до 1750 мм, должны иметься специальные аксессуары, позволяющие закрепить эти спасательные жилеты на таких людях.

6.3.1.4 Характеристики спасательного жилета при нахождении человека в воде должны оцениваться путем сравнения с характеристиками стандартного эталонного спасательного жилета подходящего размера, то есть эталонного испытательного устройства (ЭИУ), соответствующего рекомендациям Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (резолюция ИМО MSC.81(70)) с поправками.

6.3.1.5 Конструкция спасательного жилета для взрослого должна быть такой, чтобы:

.1 не менее 75 % людей, совершенно не знакомых с конструкцией спасательного жилета, могли бы правильно надеть его в течение не более 1 мин без посторонней помощи, подсказки или предварительной демонстрации надевания;

.2 после демонстрации надевания все люди могли бы 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 лицевой стороной вовнутрь, и, если он неправильно надет, чтобы он не причинял человеку телесных повреждений;

.4 его можно было закрепить на человеке с помощью быстродействующих и надежных средств крепления без необходимости завязывать узлы;

.5 его было удобно носить; и

.6 в жилете можно было прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м, придерживая жилет, или с высоты не менее 1 м, держа при этом руки над головой, без телесных повреждений и без смещения или повреждения при этом спасательного жилета или его деталей.

6.3.1.6 При проведении испытания согласно Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств (резолюция ИМО MSC.81(70)) с поправками, как минимум, с 12 людьми спасательный жилет для взрослого должен обладать достаточной плавучестью и остойчивостью в пресной воде при отсутствии волнения, чтобы:

.1 поддерживать рот обессилевшего или потерявшего сознание человека на среднем расстоянии над водой не менее среднего расстояния, которое обеспечивается 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 перевернул, не должно превышать значения, полученного при испытании с ЭИУ;

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

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

.5 возвращать в устойчивое положение лицом вверх после плавания в беспомощном состоянии в полусогнутом положении «калачиком», по крайней мере, такое же число людей, как и при испытаниях с ЭИУ.

6.3.1.7 Спасательный жилет для взрослого должен быть таким, чтобы в нем можно было проплыть небольшое расстояние и забраться в спасательную шлюпку или на спасательный плот.

6.3.1.8 Спасательный жилет для младенца или детский спасательный жилет должен удовлетворять тем же требованиям, что и спасательный жилет для взрослого, за исключением следующего:

.1 допускается оказание помощи малолетним детям и младенцам при надевании спасательного жилета;

.2 соответствующие ЭИУ для младенца или детские ЭИУ должны использоваться вместо ЭИУ для взрослого;

.3 допускается помочь детям забраться из воды в спасательную шлюпку или на спасательный плот, однако подвижность ребенка не должна ограничиваться в большей степени, чем ее ограничивает ЭИУ соответствующего размера;

.4 для младенцев испытания прыжком и падением не проводятся;

.5 для детей испытания прыжком и падением должны быть проведены с пятью испытуемыми из девяти; и

.6 для испытаний, требуемых 6.3.1.8.5, люди могут быть заменены манекенами.

6.3.1.9 За исключением положения над уровнем воды и характеристик самовосстановления, требования к спасательным жилетам для младенца, если необходимо, могут быть снижены, чтобы:

.1 облегчать спасение младенца опекающим его лицом;

.2 обеспечивать, чтобы младенец был прикреплен к опекающему его лицу, и способствовать тому, чтобы младенец находился рядом с этим лицом;

.3 держать младенца сухим и следить за тем, чтобы его дыхательные пути были свободными;

.4 защищать младенца от ударов и тряски во время эвакуации; и

.5 позволять опекающему лицу наблюдать и контролировать потерю младенцем тепла.

6.3.1.10 В дополнение к маркировке, требуемой 6.1.1.9, на спасательных жилетах для младенца или детских спасательных жилетах должны быть указаны:

.1 пределы размеров в соответствии с 6.3.1.2; и

.2 символы «спасательный жилет для младенца» или «детский спасательный жилет», указанные в резолюции ИМО А.760(18) с учетом поправок, внесенных резолюцией ИМО А.1116(30).

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

6.3.1.12 Плавучесть спасательного жилета не должна обеспечиваться использованием сыпучих гранулированных материалов.

6.3.1.13 Каждый спасательный жилет должен быть снабжен средствами крепления огня спасательного жилета, как указано в 6.3.3, чтобы спасательный жилет мог отвечать требованиям 6.3.1.5.6 и 6.3.3.1.3.

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

6.3.1.15 Огни и свистки спасательных жилетов должны выбираться и прикрепляться к спасательному жилету таким образом, чтобы при использовании вместе со спасательным жилетом их характеристики не ухудшались.

6.3.1.16 Спасательный жилет должен быть снабжен разобщающимся плавучим линем или другим средством, позволяющим прикрепить его к спасательному жилету, надетому на другого человека, находящегося в воде.

6.3.1.17 Спасательный жилет должен быть снабжен подходящим средством, позволяющим спасателю поднять человека в спасательном жилете из воды в спасательную шлюпку или на спасательный плот, или в дежурную шлюпку.

6.3.2 Надувные спасательные жилеты.

6.3.2.1 Спасательный жилет, плавучесть которого обеспечивается надуванием, должен иметь не менее двух отдельных камер, отвечать требованиям 6.3.1, а также:

.1 надуваться автоматически при погружении в воду, иметь устройство для надувания, приводимое в действие вручную одним движением, и быть таким, чтобы каждую камеру можно было надуть ртом;

.2 отвечать требованиям 6.3.1.5 — 6.3.1.7 в случае потери плавучести одной из камер; и

.3 отвечать требованиям пункта 6.3.1.11 после автоматического надувания.

6.3.3 Огни спасательных жилетов.

6.3.3.1 Каждый 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 в наибольшей, насколько это практически возможно, части сегмента верхней полусферы, когда он прикреплен к спасательному жилету; и

.4 быть белого цвета.

6.3.3.2 Если огонь, упомянутый в 6.3.3.1, является проблесковым, он должен, кроме того:

.1 быть снабжен ручным выключателем; и

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

6.4 ГИДРОТЕРМОКОСТЮМЫ

6.4.1 Общие требования к гидротермокостюмам.

6.4.1.1 Гидротермокостюм должен изготавливаться из водонепроницаемого материала так, чтобы:

.1 его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи в течение не более 2 мин с учетом надевания другой одежды (согласно 3.1.3 Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств, резолюция ИМО MSC.81(70) с поправками) и спасательного жилета, если гидротермокостюм необходимо носить вместе со спасательным жилетом для соответствия требованиям 6.4.1.2, а также надувания камер, предназначенных для надувания ртом, если они имеются;

.2 он не поддерживал горения или не продолжал плавиться после полного охвата пламенем в течение 2 с;

.3 он закрывал все тело, кроме лица, за исключением защиты для рук, которая может быть обеспечена путем использования отдельных перчаток, постоянно прикрепленных к гидротермокостюму;

.4 он имел средства, сводящие к минимуму или понижающие избыток воздуха в штанинах;

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

6.4.1.2 Гидротермокостюм, сам по себе или вместе со спасательным жилетом, если это необходимо, должен иметь достаточную плавучесть и остойчивость в пресной воде при отсутствии волнения, чтобы:

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

.2 позволять человеку в гидротермокостюме переворачиваться из положения лицом вниз в положение лицом вверх не более чем за 5 с.

6.4.1.3 Человек в гидротермокостюме и спасательном жилете, если гидротермокостюм требует ношения спасательного жилета, должен иметь возможность:

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

.2 выполнять обычные действия, связанные с оставлением судна;

.3 прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без повреждения или смещения при этом гидротермокостюма или прикрепленных к нему приспособлений и без телесных повреждений;

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

6.4.1.4 Гидротермокостюм, обладающий плавучестью и предназначенный для использования без спасательного жилета, должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям 6.3.3, и свистком, предписанным 6.3.1.14.

6.4.1.5 Гидротермокостюм, имеющий плавучесть и рассчитанный на ношение без спасательного жилета, должен быть снабжен разобщающимся плавучим линём или другим средством, позволяющим прикрепить его к гидротермокостюму, надетому на другого человека, находящегося в воде.

6.4.1.6 Гидротермокостюм, имеющий плавучесть и рассчитанный на ношение без спасательного жилета, должен быть снабжен подходящим средством, позволяющим спасателю поднять человека в гидротермокостюме из воды в спасательную шлюпку или на спасательный плот, или в дежурную шлюпку.

6.4.1.7 Если гидротермокостюм требует ношения спасательного жилета, то спасательный жилет должен надеваться поверх гидротермокостюма. Человек в гидротермокостюме должен быть способен надеть спасательный жилет без посторонней помощи. Гидротермокостюм должен иметь маркировку, указывающую на то, что его необходимо носить вместе с совместимым спасательным жилетом.

6.4.1.8 Гидротермокостюм должен иметь плавучесть, которая не должна уменьшаться более чем на 5 % после погружения его в пресную воду на срок 24 ч и не должна зависеть от использования сыпучих гранулированных материалов.

6.4.2 Требования к теплозащитным свойствам гидротермокостюма.

6.4.2.1 Гидротермокостюм, изготовленный из материала без теплоизоляции, должен:

.1 иметь маркировку, указывающую на то, что его следует надевать на теплую одежду;

.2 иметь такую конструкцию, чтобы, будучи надетым вместе с теплой одеждой и спасательным жилетом, если гидротермокостюм требует ношения спасательного жилета, он продолжал обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с высоты 4,5 м так, чтобы ректальная температура тела человека не понижалась более чем на 2 °С после пребывания его в течение 1 ч в циркулирующей воде с температурой 5 °С при отсутствии волнения.

6.4.2.2 Гидротермокостюм, изготовленный из материала с теплоизоляцией, сам по себе или со спасательным жилетом, если гидротермокостюм требует ношения спасательного жилета, должен обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с высоты 4,5 м так, чтобы ректальная температура тела человека не понижалась 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.

6.4.2.3 Человек в гидротермокостюме, закрывающем его руки, должен иметь возможность взять карандаш и писать им после пребывания в течение 1 ч в воде с температурой 5 °С.

6.5 ЗАЩИТНЫЕ КОСТЮМЫ

6.5.1 Общие требования к защитным костюмам.

6.5.1.1 Защитный костюм должен изготавливаться из водонепроницаемого материала таким образом, чтобы:

.1 обеспечивалась его собственная плавучесть не менее 70 Н;

.2 использованный материал снижал риск перегрева организма при спасательных операциях и эвакуации;

.3 закрывалось все тело, за исключением ног; защита рук и головы может обеспечиваться путем использования отдельных перчаток и капюшона, которые постоянно прикреплены к костюму;

.4 его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи в течение не более 2 мин;

.5 он не поддерживал горения или не продолжал плавиться после полного охвата пламенем в течение 2 с;

.6 он был снабжен карманом для переносной УКВ-радиотелефонной станции;

.7 обеспечивалось боковое поле зрения в секторе не менее 120°.

6.5.1.2 Человек в защитном костюме должен иметь возможность:

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

.2 прыгать в воду ногами вниз с высоты не менее 4,5 м без повреждения или смещения костюма или прикрепленных к нему устройств;

.3 проплыть расстояние не менее 25 м и забраться в коллективное спасательное средство;

.4 надеть спасательный жилет без посторонней помощи;

.5 выполнять обязанности, связанные с оставлением судна, оказанием помощи другим и с работой в дежурной шлюпке.

6.5.1.3 Защитный костюм должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям 6.3.3, с тем, чтобы он мог отвечать требованиям 6.3.3.1.3 и 6.5.1.2.2, а также свистком, предписанным 6.3.1.14.

6.5.2 Требования к теплозащитным свойствам защитного костюма.

6.5.2.1 Защитный костюм должен:

.1 если изготовлен из материала, не обладающего теплоизоляционными свойствами, иметь маркировку, указывающую на то, что его следует надевать на теплую одежду;

.2 иметь такую конструкцию, чтобы будучи надетым, как указано на костюме, он продолжал обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с полным погружением, так чтобы внутренняя температура тела человека не понижалась более чем на 1,5 °С в час после первого получасового пребывания в циркулирующей воде с температурой 5 °С при отсутствии волнения.

6.5.3 Требования к остойчивости.

Человек в защитном костюме, отвечающем требованиям настоящего раздела, должен быть способен переворачиваться в пресной воде из положения лицом вниз в положение лицом вверх не более чем за 5 с и должен устойчиво оставаться в положении лицом вверх. Костюм не должен способствовать перевороту в положение лицом вниз при умеренном состоянии моря.

6.6 ТЕПЛОЗАЩИТНЫЕ СРЕДСТВА

6.6.1 Теплозащитное средство должно изготавливаться из водонепроницаемого материала с коэффициентом теплопередачи 7800 Вт/(м^2·К) и иметь такую конструкцию, чтобы, будучи надетым на человека, оно снижало потерю тепла телом человека как конвекционным путем, так и через испарение.

6.6.2 Теплозащитное средство должно:

.1 закрывать все тело любого человека, одетого в спасательный жилет, 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 коллективном спасательном средстве;

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

6.6.3 Теплозащитное средство должно выполнять свои функции при температуре воздуха от −30 до +20 °С.

6.7 ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

6.7.1 Парашютные ракеты.

6.7.1.1 Парашютная ракета должна:

.1 быть заключена в водостойкий корпус;

.2 быть снабжена краткой инструкцией или рисунком, напечатанным на ее корпусе, четко иллюстрирующими способ использования парашютной ракеты;

.3 иметь такую конструкцию, чтобы не вызывать неудобства для держащего ее человека при использовании ракеты в соответствии с инструкцией изготовителя;

.4 иметь встроенное запальное средство.

6.7.1.2 При запуске в вертикальном направлении ракета 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 гореть не менее 40 с;

.4 иметь скорость спуска не более 5 м/с;

.5 не повреждать во время горения свой парашют или его крепление.

6.7.2 Фальшфейеры.

6.7.2.1 Фальшфейер должен:

.1 быть снабжен краткой инструкцией или рисунками, напечатанными на его корпусе, четко иллюст-рирующими способ использования фальшфейера;

.2 быть заключен в водостойкий корпус;

.3 иметь собственное запальное средство;

.4 иметь такую конструкцию, чтобы не вызывать неудобства для держащего его человека и не подвергать опасности спасательное средство горящими или тлеющими остатками при использовании его в соответствии с инструкцией изготовителя.

6.7.2.2 Фальшфейер должен:

.1 гореть ярко-красным огнем;

.2 гореть равномерно со средней силой света не менее 15000 кд;

.3 гореть не менее 1 мин;

.4 продолжать гореть после погружения его на 10 с в воду на глубину 100 мм.

6.7.3 Плавучие дымовые шашки.

6.7.3.1 Плавучая дымовая шашка должна:

.1 быть заключена в водостойкий корпус;

.2 не гореть вспышками при использовании ее в соответствии с инструкцией изготовителя;

.3 быть снабжена краткой инструкцией или рисунками, напечатанными на ее корпусе, четко иллюстрирующими способ использования плавучей дымовой шашки.

6.7.3.2 Плавучая дымовая шашка должна:

.1 давать хорошо видимый дым равномерно в течение 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;

.4 продолжать дымообразование при погружении ее на 10 с в воду на глубину 100 мм.

6.8 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

6.8.1 Общие требования.

6.8.1.1 Конструкция спасательного плота должна обеспечивать его использование при любых морских условиях на плаву в течение не менее 30 сут.

6.8.1.2 Конструкция спасательного плота должна быть такой, чтобы при сбрасывании его на воду с высоты 18 м спасательный плот и его оборудование работали удовлетворительно.

Если спасательный плот устанавливается на высоте более 18 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, он должен быть типа, прошедшего с удовлетворительными результатами испытание сбрасыванием с высоты, по меньшей мере равной высоте, на которой он должен быть установлен.

6.8.1.3 Плавающий спасательный плот должен выдерживать многократные прыжки на него с высоты не менее 4,5 м от его днища как с поднятым тентом, так и без него.

6.8.1.4 Конструкция спасательного плота и его оборудование должны позволять буксировать его со скоростью 3 уз. на тихой воде с полным комплектом людей и снабжения и с одним плавучим якорем, опущенным в воду.

6.8.1.5 Спасательный плот должен иметь тент для защиты находящихся в нем людей от внешней среды, который должен устанавливаться автоматически при приведении плота в рабочее состояние. Тент должен удовлетворять следующим требованиям:

.1 обеспечивать защиту подтентового пространства от зноя и холода двумя слоями материала, разделенными воздушной прослойкой, либо другими равноценными средствами. Должны быть приняты меры, предотвращающие скопление воды в воздушной прослойке;

.2 внутренняя поверхность должна быть такого цвета, который бы не раздражал находящихся в плоту людей;

.3 каждый вход должен быть четко обозначен и оборудован эффективным регулируемым закрытием, которое человек в гидротермокостюме может легко и быстро открыть изнутри и снаружи и закрыть изнутри спасательного плота и которое обеспечивает вентиляцию, но исключает проникновение морской воды, ветра и холода.

На спасательных плотах вместимостью более 8 чел. должно быть не менее двух диаметрально противоположных друг другу входов;

.4 постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся в плоту людей даже при закрытых входах;

.5 иметь не менее одного смотрового окна;

.6 иметь устройства для сбора дождевой воды;

.7 иметь средства для установки радиолокационного ответчика спасательных средств на высоте не менее 1 м над поверхностью моря;

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

6.8.2 Минимальная вместимость и масса спасательных плотов.

6.8.2.1 Спасательные плоты вместимостью менее 6 чел., рассчитанной в соответствии с 6.9.3 или 6.10.3, не должны одобряться.

6.8.2.2 За исключением случаев, когда спасательный плот предназначен для спуска с помощью одобренного спускового устройства, отвечающего требованиям 6.20.5, или плот не предназначен для того, чтобы его можно было свободно переносить с борта на борт, общая масса спасательного плота, его снабжения и контейнера не должна превышать 185 кг.

6.8.3 Оборудование спасательного плота.

6.8.3.1 Спасательный плот должен быть снабжен спасательными леерами, обнесенными и надежно закрепленными, с провесами с внутренней и наружной сторон вокруг спасательного плота.

6.8.3.2 Спасательный плот должен иметь надежный фалинь длиной, равной не менее 10 м плюс расстояние от места установки до ватерлинии судна при наименьшей эксплуатационной осадке

или 15 м, смотря по тому, что больше. Разрывное усилие фалиня и относящихся к нему приспособлений, включая средства крепления его к спасательному плоту, за исключением слабого звена, требуемого в 6.8.6, должно быть не менее 15 кН для плотов вместимостью более 25 чел., не менее 10 кН для плотов вместимостью от 9 до 25 чел. и не менее 7,5 кН для любого другого плота.

6.8.3.3 В самой верхней части тента спасательного плота или конструкции должен быть установлен внешний светильник с ручным выключателем. Огонь должен быть белого цвета и работать непрерывно в течение не менее 12 ч с силой света не менее 4,3 кд во всех направлениях верхней полусферы. Если огонь является проблесковым, он должен вспыхивать с частотой не менее 50 проблесков и не более 70 проблесков в минуту в течение 12 ч с такой же силой света. Лампочка должна загораться автоматически, когда тент поднят. Батареи должны быть такого типа, чтобы они не приходили в негодность от сырости или влажности в уложенном плоту.

6.8.3.4 Внутри спасательного плота должен быть установлен внутренний светильник с ручным выключателем, способный непрерывно работать в течение не менее 12 ч. Светильник должен автома-тически загораться при поднятии тента и обеспечивать среднюю силу света не менее 0,5 кд при измерении по всей верхней полусфере, достаточную для чтения инструкции по сохранению жизни на спасательном плоту и по его эксплуатации. Его батареи не должны приходить в негодность от сырости и влажности при хранении плота.

6.8.4 Спускаемые спасательные плоты.

6.8.4.1 Спасательный плот, спускаемый с помощью спускового устройства, должен отвечать следующим условиям:

.1 выдерживать с полным комплектом людей и снабжения удар о борт судна при скорости спасательного плота в направлении, перпендикулярном к борту судна, не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м, не получая при этом повреждений, влияющих на его работу;

.2 должен быть снабжен средствами для подтягивания его к борту судна у посадочной палубы и надежного удержания во время посадки в него людей.

6.8.4.2 Каждый спасательный плот, спускаемый с помощью спускового устройства, должен быть такой конструкции, чтобы на пассажирском судне обеспечивалась быстрая посадка в него всех приписанных людей.

6.8.4.3 Каждый спасательный плот, спускаемый с помощью спускового устройства, должен быть такой конструкции, чтобы на грузовом судне обеспечивалась посадка в него всех приписанных людей в течение не более 3 мин с момента подачи команды к посадке.

6.8.5 Снабжение.

6.8.5.1 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 ручкой из плавучего материала, прикрепленный штертом и хранящийся в кармане с наружной стороны тента вблизи места крепления фалиня к спасательному плоту.

Спасательные плоты вместимостью 13 чел. и более должны снабжаться вторым ножом, который может быть складным;

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

.4 две губки;

.5 два плавучих якоря, каждый с дректовом, способным выдерживать ударные нагрузки, и ниралом, если он имеется; причем один из них должен быть запасным, а другой — постоянно прикреплен к спасательному плоту так, чтобы при надувании спасательного плота или при спуске его на воду он удерживал спасательный плот в наиболее устойчивом положении к ветру. Прочность каждого плавучего якоря, его дректова и нирала, если он имеется, должна быть достаточной при любых морских условиях. Плавучий якорь должен иметь средства, предотвращающие скручивание нирала, и быть такого типа, чтобы исключалась возможность его выворота между стропами.

Плавучий якорь, постоянно прикрепленный к спускаемым плотам и плотам, устанавливаемым на пассажирских судах, должен быть приспособлен только для ручного развертывания. Все остальные плоты должны иметь плавучий якорь, автоматически развертывающийся, когда плот надувается;

.6 два плавучих весла (гребка);

.7 три консервовскрывателя и двое ножниц. Для этой цели могут применяться ножи в безопасном исполнении со специальными консервовскрывателями (лезвиями). Если в снабжении нет консервных банок, то консервовскрыватели не требуются;

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

.9 один сигнальный свисток или иное равноценное звукосигнальное средство, обеспечивающее уровень звукового давления около 100 дБ на расстоянии 1 м;

.10 четыре красные парашютные ракеты, отвечающие требованиям 6.7.1;

.11 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям 6.7.2;

.12 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям 6.7.3;

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

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

.15 одно сигнальное зеркало (гелиограф) с инструкцией по его использованию для подачи сигналов судам и летательным аппаратам;

.16 таблицу спасательных сигналов в водонепроницаемой упаковке или из водостойкого материала (1 экз.);

.17 один комплект рыболовных принадлежностей;

.18 пищевой рацион калорийностью из расчета не менее 10000 кДж (2400 ккал) на каждого человека из числа людей, допускаемых к размещению на спасательном плоту. Эти рационы должны быть вкусными и съедобными в течение указанного срока годности и упакованы таким образом, чтобы их можно было делить на части и легко вскрывать с учетом того, что на руки надеты перчатки от гидротермокостюма.

Рационы должны быть упакованы в запечатанные металлические контейнеры или вакуумную упаковку из гибкого упаковочного материала с незначительной интенсивностью пропускания паров (< 0,1 г/м^2 в течение 24 ч при температуре 23 °С и относительной влажности 85 % по результатам испытания в соответствии со стандартом, применение которого согласовано Регистром). Если необходимо предотвратить физическое повреждение пищевого рациона или других предметов вследствие соприкосновения с острыми поверхностями, должна быть предусмотрена дополнительная защитная наружная упаковка поверх гибкого упаковочного материала. На упаковке должны быть четко нанесены дата изготовления, дата истечения срока годности, номер партии товара, содержимое упаковки и инструкция по использованию. Состав пищевого рациона и его порции должны быть согласованы с Регистром;

.19 1,5 л пресной воды на каждого человека из числа людей, допускаемых к размещению на спасательном плоту, из которых 0,5 л на человека может быть заменено опреснительным аппаратом, способным производить такое же количество пресной воды за 2 дня, или по 1 л на человека может быть заменено ручным вакуумным опреснителем, описанным в 6.13.7.5, способным производить такое же количество пресной воды за 2 дня. Вода должна соответствовать необходимым междунарол-ным требованиям относительно химического и микробиологического состава и должна быть расфасована в запечатанные герметичные водонепроницаемые емкости, либо изготовленные из коррозионно-прочного материала, либо хранящиеся в условиях, при которых они не будут подвергаться коррозии. Если применяется гибкий упаковочный материал, он должен иметь незначительную интенсивность пропускания паров (< 0,1 г/м^2 в течение 24 ч при температуре 23 °С и относительной влажности 85 % по результатам испытания согласно стандарту, согласованному с Регистром); данное требование не относится к контейнерам большего размера,

внутри которых хранятся отдельно расфасованные индивидуальные порции. Для каждой емкости с водой, за исключением индивидуальных порций в упаковке объемом менее 125 мл, должен быть предусмотрен способ повторного герметичного укупоривания. На каждой емкости должны быть четко обозначены дата упаковки, дата истечения срока годности, номер партии товара, количество воды в упаковке и инструкция по использованию. Емкости должны легко открываться с учетом того, что на руки надеты перчатки от гидротермокостюма. Питьевая вода, предназначенная для употребления в чрезвычайных ситуациях и соответствующая требованиям международных стандартов, признанных Регистром, может рассматриваться как отвечающая вышеуказанным требованиям;

.20 один нержавеющий градуированный сосуд для питьевой воды;

.21 медикаменты от морской болезни в количестве, достаточном по крайней мере на 48 ч, и один гигиенический пакет для каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту;

.22 инструкцию по сохранению жизни на спасательном плоту;

.23 инструкцию по первоочередным действиям;

.24 индивидульные теплозащитные средства, удовлетворяющие требованиям 6.6, в количестве, достаточном для обеспечения не менее 10 % числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту, но не менее двух.

6.8.5.2 Маркировка, требуемая 6.9.6.3.5 и 6.10.6.7, на спасательных плотах, имеющих снабжение в соответствии с 6.8.5.1, должна состоять из надписи "SOLAS A PACK", выполненной печатными буквами латинского алфавита.

6.8.5.3 Для пассажирских судов, совершающих короткие международные рейсы или которые по дальности плавания подпадают под это определение, продолжительность рейсов которых такова, что не все предметы, предусмотренные в 6.8.5.1, являются необходимыми, допускается при условии обоснования с учетом района плавания, чтобы снабжение имеющихся на таких судах спасательных плотов включало предметы, предусмотренные в 6.8.5.1.1 — 6.8.5.1.6, 6.8.5.1.8, 6.8.5.1.9, 6.8.5.1.13 — 6.8.5.1.16, 6.8.5.1.21 — 6.8.5.1.24, а также половину предметов снабжения, предусмотренных в 6.8.5.1.10 — 6.8.5.1.12. Маркировка, требуемая в 6.9.6.3.5 и 6.10.6.7, на таких спасательных плотах должна состоять из надписи "SOLAS B PACK", выполненной печатными буквами латинского алфавита.

6.8.5.4 Спасательные плоты для судов прибрежного плавания, не совершающих международных рейсов, должны иметь, по меньшей мере, следующие предметы снабжения:

.1 предметы, указанные в 6.8.5.1.1, 6.8.5.1.4, 6.8.5.1.6, 6.8.5.1.8, 6.8.5.1.9, 6.8.5.1.11, 6.8.5.1.13 и 6.8.5.1.22;

.2 один плавучий черпак и один плавучий якорь.

Маркировка, требуемая в 6.9.6.3.5 и 6.10.6.7, на таких спасательных плотах должна состоять из надписи "C PACK", выполненной печатными буквами латинского алфавита.

6.8.5.5 Как правило, предметы снабжения спасательного плота должны храниться в контейнере, закрепленном внутри спасательного плота, за исключением случаев, когда контейнер является неотъемлемой частью плота или прикреплен к нему постоянно и может плавать в воде в течение не менее 30 мин без ущерба для его содержимого.

6.8.6 Средства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота.

6.8.6.1 Фалинь спасательного плота и относящиеся к нему приспособления должны обеспечивать связь между судном и спасательным плотом и быть выполнены таким образом, чтобы спасательный плот после отделения его от судна и надувания (если он является надувным) не затягивался в воду тонущим судном.

6.8.6.2 Если средства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота, имеют слабое звено, оно должно:

.1 не разрываться под действием силы, необходимой для вытягивания фалиня из контейнера спасательного плота;

.2 обладать достаточной прочностью для обеспечения надувания спасательного плота;

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

6.8.6.3 Гидростатическое разобщающее устройство.

Если средства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота, имеют гидростатическое разобщающее устройство, оно должно:

.1 быть изготовлено из соответствующих материалов так, чтобы исключалось неправильное срабатывание. Гальванизация или другие способы нанесения металлического покрытия на детали гидростатического разобщающего устройства не допускаются;

.2 автоматически разобщать спасательный плот от судна на глубине не более 4 м;

.3 иметь средства для осушения гидростатической камеры, предотвращающие скопление в ней воды при нахождении устройства в нормальном положении;

.4 иметь конструкцию, предотвращающую разобщение спасательного плота от судна при заливании устройства волнами;

.5 иметь снаружи маркировку, указывающую его тип и серийный номер;

.6 иметь на корпусе или на табличке, надежно прикрепленной к корпусу, маркировку, указывающую дату изготовления, тип и серийный номер, а также годность устройства для использования с плотами вместимостью более 25 чел.;

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

.8 если подлежит своевременной замене, то вместо требования 6.8.6.3.6 иметь маркировку, указывающую истечение срока службы.

6.9 НАДУВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

6.9.1 Надувные спасательные плоты должны удовлетворять требованиям 6.8, а также требованиям настоящей главы.

6.9.2 Конструкция надувных спасательных плотов.

6.9.2.1 Главная камера плавучести должна быть разделена по крайней мере на два отдельных отсека, наполняемых каждый через свой собственный невозвратный клапан. Камеры плавучести должны быть расположены так, чтобы при повреждении одного любого отсека или, если какой-либо отсек не будет надут, неповрежденные отсеки должны поддерживать спасательный плот на плаву с положительным надводным бортом по всему периметру плота, когда плот нагружен допускаемым к размещению числом людей массой 82,5 кг каждый, сидящих в нормальном положении.

6.9.2.2 Днище спасательного плота должно быть водонепроницаемым и обеспечивающим достаточную изоляцию от холода одним из следующих способов:

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

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

6.9.2.3 Спасательный плот должен быть таким, чтобы его надувание мог обеспечить один человек. Спасательный плот должен быть надут нетоксичным газом. Система надувания, включая любые предохранительные клапаны, установленные в соответствии с 6.9.2.4, должна быть одобрена Регистром. Надувание должно быть закончено в течение 1 мин при температуре окружающей среды от 18 до 20 °С и в течение 3 мин при температуре -30 °С. После надувания спасательный плот с полным комплектом людей и снабжения должен сохранять форму.

Сосуды под давлением, используемые в системе автоматического газонаполнения, должны быть допущены Регистром или другим компетентным органом.

6.9.2.4 Каждый отсек надувного плота должен выдерживать давление, в три раза превышающее рабочее, и должен быть защищен от давления, в два раза превышающего рабочее, предохранительными клапанами или ограничением количества подаваемого газа. Для

поддержания в отсеках рабочего давления должна быть предусмотрена подкачка их насосом или мехами, требуемыми 6.9.9.1.

6.9.3 Вместимость надувных спасательных плотов.

Число людей, допускаемых к размещению на спасательном плоту, должно быть равно меньшему из следующих чисел:

.1 наибольшему целому числу, полученному от деления объема главных камер плавучести в надутом состоянии, $м^3$, в который для этой цели не включаются ни арки, ни поперечные банки, если таковые имеются, на 0,096;

.2 наибольшему целому числу, полученному от деления внутренней горизонтальной площади сечения спасательного плота, $м^2$, в которую для этой цели может включаться поперечная банка или банки, если таковые имеются, измеренной до внутренней кромки труб плавучести, на 0,372;

.3 числу людей средней массой 82,5 кг с надетыми гидротермокостюмами и спасательными жилетами или, в случае спускаемого спасательного плота, только с надетыми спасательными жилетами, которые могут удобно сидеть, с достаточным пространством над головой, не мешая пользованию снабжением спасательного плота.

6.9.4 Доступ в надувные спасательные плоты.

6.9.4.1 По меньшей мере, у одного входа должна быть оборудована посадочная площадка, способная поддерживать человека массой 100 кг, который сидит или стоит на коленях и не держится ни за какую другую часть спасательного плота, и позволяющая находящимся в воде людям подняться на спасательный плот. Установлена она должна быть так, чтобы предотвращать значительную утечку газа из спасательного плота при ее повреждении. На спасательном плоту, спускаемом с помощью спускового устройства и имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного подтягивающим тросам и посадочным приспособлениям.

6.9.4.2 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.

6.9.4.3 Внутри спасательного плота должны предусматриваться средства, помогающие людям подняться на спасательный плот с посадочного трапа.

6.9.5 Остойчивость надувных спасательных плотов.

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

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

6.9.5.3 Остойчивость спасательного плота, когда он полностью укомплектован людьми и снабжением, должна быть такой, чтобы его можно было буксировать со скоростью до 3 уз. на тихой воде.

6.9.5.4 Спасательный плот должен быть оборудован заполняемыми водой карманами, отвечающими следующим требованиям:

.1 карманы должны быть хорошо видимого цвета;

.2 конструкция должна быть такой, чтобы карманы после разворачивания заполнялись водой не менее чем на 60 % своего объема за 25 с;

.3 общий объем карманов должен быть не менее 220 л для спасательных плотов вместимостью до 10 чел.;

.4 общий объем карманов для спасательных плотов вместимостью более 10 чел. должен быть не менее $20N$ л, где N — число людей, размещенных на плоту;

.5 карманы должны располагаться симметрично по периметру спасательного плота. Должны быть предусмотрены средства для быстрого выхода воздуха из под днища плота.

6.9.6 Контейнеры для надувных спасательных плотов.

6.9.6.1 Спасательный плот должен быть упакован в контейнер, отвечающий следующим требованиям:

.1 быть такой конструкции, чтобы выдерживать любые условия эксплуатации в морской среде;

.2 вместе с упакованным в него плотом со снабжением иметь собственную плавучесть, достаточную для вытягивания фалиня и приведения в действие системы газонаполнения плота при погружении тонущего судна в воду;

.3 быть водонепроницаемым (насколько это практически возможно), за исключением сливных отверстий в днище.

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

6.9.6.3 Контейнер должен иметь маркировку, содержащую следующие данные:

.1 наименование изготовителя или торговую марку;

.2 серийный номер;

.3 наименование органа, одобрившего плот, и число людей, допускаемых к размещению;

.4 надпись "SOLAS" (за исключением контейнеров с плотами, имеющими снабжение согласно 6.8.5.4);

.5 тип комплекта аварийного снабжения;

.6 дату проведения последнего освидетельствования;

.7 длину фалиня;

.8 массу упакованного спасательного плота, если она превышает 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;

.11 тип системы слабого звена, если оно имеется внутри контейнера плота, или указание о его отсутствии.

6.9.7 Маркировка надувных спасательных плотов.

6.9.7.1 Спасательный плот должен иметь маркировку, содержащую следующие данные:

.1 наименование изготовителя или торговую марку;

.2 серийный номер;

.3 дату изготовления (месяц и год);

.4 наименование органа, одобрившего плот;

.5 наименование и место нахождения станции обслуживания, которая проводила последнее освидетельствование;

.6 число людей, допускаемых к размещению, нанесенное над каждым входом шрифтом высотой не менее 100 мм, цветом, контрастирующим с цветом плота.

6.9.7.2 Каждый спасательный плот должен иметь маркировку, указывающую название и порт приписки судна, на котором он должен быть установлен. Способ выполнения маркировки должен обеспечивать замену информации о судне в любое время без вскрытия контейнера.

6.9.8 Надувные спасательные плоты спускаемого типа.

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

.1 в четыре раза превышающую массу полного комплекта людей и снабжения, при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота 20 ± 3 °С с неработающими предохранительными клапанами;

.2 в 1,1 раза превышающую массу полного комплекта людей и снабжения, при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота -30 °С с работающими предохранительными клапанами.

6.9.8.2 Жесткие контейнеры спасательных плотов, спускаемые с помощью спускового устройства, должны закрепляться так, чтобы ни контейнер, ни его отдельные части не падали в воду во время и после надувания и спуска спасательного плота, который был уложен в него.

6.9.9 Дополнительное снабжение надувных спасательных плотов.

6.9.9.1 Кроме снабжения, требуемого 6.8.5, каждый надувной спасательный плот должен иметь:

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

.2 один насос или ручной мех для подкачки.

6.9.9.2 Ножи, консервовскрыватели и ножницы, требуемые 6.8.5, должны быть безопасного исполнения.

6.10 ЖЕСТКИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

6.10.1 Жесткие спасательные плоты должны отвечать требованиям 6.8 и, кроме того, требованиям настоящей главы.

6.10.2 Конструкция жестких спасательных плотов.

6.10.2.1 Плавучесть спасательного плота должна обеспечиваться одобренным плавучим материалом, расположенным как можно ближе к краям спасательного плота. Этот плавучий материал должен иметь характеристики медленного распространения пламени или иметь соответствующее покрытие.

6.10.2.2 Днище спасательного плота должно препятствовать проникновению воды, эффективно поддерживать людей вне воды и изолировать их от холода.

6.10.3 Вместимость жестких спасательных плотов.

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

.1 наибольшему целому числу, которое получается при делении объема плавучего материала, $м^3$, умноженного на коэффициент 1, минус плотность этого материала, на 0,096; или

.2 наибольшему целому числу, которое получается при делении внутренней горизонтальной площади, $м^2$, поперечного сечения днища спасательного плота на 0,372; или

.3 числу людей средней массой 82,5 кг каждый (с надетыми гидротермокостюмами и спасательными жилетами), которые могут сидеть удобно с достаточным пространством над головой, не мешая пользованию снабжением спасательного плота.

6.10.4 Доступ на жесткие спасательные плоты.

6.10.4.1 По меньшей мере, у одного входа должна быть оборудована посадочная площадка, способная поддерживать человека массой 100 кг, который сидит или стоит на коленях и не держится ни за какую другую часть спасательного плота, и позволяющая находящимся в воде людям подняться на спасательный плот. На спускаемом спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного подтягивающим тросам и посадочным приспособлениям.

6.10.4.2 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.

6.10.4.3 Внутри спасательного плота необходимо иметь средства, позволяющие людям подняться на спасательный плот с посадочного трапа.

6.10.5 Остойчивость жестких спасательных плотов.

6.10.5.1 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 легко самовосстанавливаться, либо легко переворачиваться в рабочее положение одним человеком на волнении и на тихой воде.

6.10.5.2 Остойчивость спасательного плота, когда он полностью укомплектован людьми и снабжением, должна быть такой, чтобы его можно было буксировать со скоростью до 3 уз. на тихой воде.

6.10.6 Маркировка жестких спасательных плотов.

Спасательный плот должен иметь маркировку, содержащую следующие данные:

.1 название и порт приписки судна;

.2 наименование изготовителя или торговую марку;

.3 серийный номер;

.4 наименование органа, одобрившего плот;

.5 число людей, допускаемых к размещению, нанесенное над каждым входом шрифтом высотой не менее 100 мм, цветом, контрастирующим с цветом плота;

.6 надпись "SOLAS" (за исключением плотов, имеющих снабжение согласно 6.8.5.4);

.7 тип комплекта аварийного снабжения;

.8 длину фалиня;

.9 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией в зависимости от высоты, с которой производилось испытание сбрасыванием;

.10 инструкцию по спуску.

6.10.7 Жесткие спасательные плоты спускаемого типа.

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.

6.11 ДВУСТОРОННИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

6.11.1 Все двусторонние спасательные плоты должны отвечать требованиям 6.8.1, надувные двусторонние спасательные плоты — требованиям 6.9, кроме 6.9.5.2 и 6.9.6.2, жесткие двусторонние спасательные плоты должны отвечать требованиям 6.10, кроме 6.10.5.1, и требованиям настоящей главы.

6.11.2 Двусторонние спасательные плоты должны быть оборудованы самоосушающими средствами. Плоты должны быть такими, чтобы ими могли безопасно пользоваться необученные люди.

6.11.3 Двусторонний спасательный плот должен быть безопасным для использования, независимо от его положения на воде. Спасательный плот должен иметь тенты с обеих сторон конструкции, обеспечивающей его плавучесть, если применимо, которые должны становиться на место, когда плот спущен на воду и находится на плаву. Оба тента должны отвечать требованиям 6.8.1.5.5, 6.8.3.3 и 6.8.3.4.

6.11.4 Снабжение, требуемое 6.8.5, должно быть легко доступно, независимо от положения плота в воде. Это достигается либо путем использования контейнера со снабжением, который доступен с любой стороны плота, либо размещением снабжения на каждой стороне плота.

6.11.5 Полностью оборудованный двусторонний спасательный плот на плаву должен находиться всегда стабильно в прямом положении, независимо от условий загрузки.

6.11.6 Двусторонние спасательные плоты не требуется размещать с условием легкого перемещения с борта на борт, поэтому они не ограничиваются массой 185 кг в соответствии с 6.8.2.2.

6.11.7 На пассажирских судах ро-ро, эксплуатирующихся на мелководных постоянно установленных маршрутах, плоты могут быть снабжены фалинем длиной, на 20 % превышающей максимальную глубину воды в районах эксплуатации, чтобы они не затягивались в воду тонущим судном.

6.12 САМОВОССТАНАВЛИВАЮЩИЕСЯ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

6.12.1 Все самовосстанавливающиеся спасательные плоты должны отвечать требованиям 6.8.1, надувные плоты — требованиям 6.9, кроме 6.9.5.2 и 6.9.6.2, жесткие плоты — требованиям 6.10, кроме 6.10.5.1, и требованиям настоящей главы.

6.12.2 Полностью оборудованный спасательный плот должен на поверхности воды автоматически возвращаться из перевернутого положения в прямое, независимо от того, надувается ли он в перевернутом положении на поверхности воды или под водой, или опрокидывается по любой причине после надувания.

6.12.3 Самовосстанавливающиеся спасательные плоты должны быть оборудованы самоосушающими средствами. Плоты должны быть безопасны для использования необученными людьми.

6.12.4 Самовосстанавливающиеся спасательные плоты не требуется устанавливать с условием легкого перемещения их с борта на борт, поэтому они не ог-раничиваются массой 185 кг в соответствии с 6.8.2.2.

6.12.5 На пассажирских судах ро-ро, эксплуатирующихся на мелководных постоянно установленных маршрутах, требования, чтобы плоты были устроены таким образом, чтобы они не затягивались в воду тонущим судном, могут быть достигнуты использованием фалиня длиной не менее максимальной глубины воды в районах эксплуатации плюс 20 %.

6.13 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

6.13.1 Конструкция спасательных шлюпок.

6.13.1.1 Все спасательные шлюпки должны иметь надлежащую конструкцию и такую форму и соотношение главных размеров, чтобы они имели достаточную остойчивость на волнении и достаточный надводный борт, когда они полностью укомплектованы людьми и снабжением, и чтобы имелась возможность их безопасного спуска при всех условиях дифферента до 10° и крена до 20° 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 месте ниже ватерлинии, при условии, что нет потери плавучего материала и других повреждений.

6.13.1.2 Все спасательные шлюпки должны обладать достаточной прочностью, чтобы:

.1 их можно было безопасно спускать на воду, когда они полностью укомплектованы людьми и снабжением;

.2 их можно было спускать на воду и буксировать на переднем ходу судна при скорости 5 уз. на тихой воде.

6.13.1.3 Корпус и жесткое закрытие спасательных шлюпок должны изготавливаться из негорючего материала или материала, имеющего характеристики медленного распространения пламени.

6.13.1.4 Места для сидений должны быть оборудованы на поперечных и продольных банках или закрепленных сиденьях, которые сконструированы так, чтобы выдерживать:

.1 статическую нагрузку, эквивалентную числу людей массой 100 кг каждый, для которых оборудованы места для сидений в соответствии с требованиями 6.13.2;

.2 нагрузку 100 кг на одно сиденье, расположенное в любом месте спасательной шлюпки, когда спасательная шлюпка, спускаемая с помощью лопарей, сбрасывается в воду с высоты не менее 3 м;

.3 нагрузку 100 кг на одно сиденье, расположенное в любом месте свободнопадающей шлюпки, когда свободнопадающая спасательная шлюпка сбрасывается с высоты, в 1,3 раза превышающей допустимую высоту установки.

6.13.1.5 За исключением свободнопадающих спасательных шлюпок, каждая спасательная шлюпка, спускаемая с помощью лопарей, должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать указанную ниже нагрузку без остаточной деформации после ее снятия:

.1 для шлюпок с металлическим корпусом — в 1,25 раза превышающую полную массу спасательной шлюпки, когда она полностью укомплектована людьми и снабжением;

.2 для других шлюпок — в два раза превышающую общую массу спасательной шлюпки, когда она полностью укомплектована людьми и снабжением.

6.13.1.6 За исключением свободнопадающих спасательных шлюпок каждая спасательная шлюпка, спускаемая с помощью лопарей, когда она полностью укомплектована людьми и снабжением и оборудована в необходимых случаях салазками или привальными брусьями, должна иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать удар о борт судна при скорости спасательной шлюпки в направлении, перпендикулярном к борту судна, не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м.

6.13.1.7 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 чел. или менее;

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

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

6.13.1.8 На каждый тип спасательной шлюпки Регистром должно быть выдано Свидетельство о типовом одобрении (СТО), которое должно содержать следующие сведения:

номер СТО;

наименование изготовителя и его адрес;

тип спасательной шлюпки;

материал, из которого изготовлен корпус, с дополнительной информацией о совместимости материалов в случае ремонта;

общую массу шлюпки с полным комплектом людей и снабжения; и

измеренное буксировочное усилие спасательной шлюпки;

назначение шлюпки согласно 6.14, 6.15, 6.16, 6.17 или 6.18.

Кроме того, на каждую серийно изготавливаемую спасательную шлюпку Регистром должно быть оформлено и выдано Свидетельство, в котором в дополнение к вышеупомянутым сведениям указываются:

серийный номер спасательной шлюпки;

месяц и год изготовления;

число людей, для размещения которых одобрена спасательная шлюпка;

информация, требуемая 6.1.1.9.

Каждая спасательная шлюпка должна иметь постоянно закрепленную табличку с клеймом Регистра, содержащую, по меньшей мере, следующие сведения:

наименование изготовителя и его адрес;

модель или тип шлюпки и ее серийный номер;

месяц и год изготовления;

число людей, одобренное для размещения в шлюпке;

информацию, требуемую 6.1.1.9.

6.13.2 Вместимость спасательных шлюпок.

6.13.2.1 Спасательные шлюпки вместимостью более 150 чел. не должны одобряться.

6.13.2.2 Число людей, допускаемых к размещению на спасательной шлюпке, спускаемой с помощью лопарей, должно равняться меньшему из следующих чисел:

.1 числу людей средней массой 75 кг (для спасательных шлюпок, предназначенных для пассажирских судов) или 82,5 кг (для спасательных шлюпок, предназначенных для грузовых судов) в спасательных жилетах, которые могут сидеть в нормальном положении, не мешая работе средств приведения спасательной шлюпки в движение или любого оборудования в шлюпке;

.2 числу мест для сиденья, которые могут быть оборудованы на банках и сиденьях в соответствии с рис. 6.13.2.2.2. Площади сидений могут перекрываться, как показано на рис. 6.13.2.2.2, при условии, что имеется достаточное пространство для ног и оборудованы подставки для них, а вертикальное расстояние между верхним и нижним сиденьем — не менее 350 мм.

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

6.13.3 Доступ в спасательные шлюпки.

6.13.3.1 На пассажирских судах каждая спасательная шлюпка должна быть устроена так, чтобы обеспечивалась посадка в спасательную шлюпку полного числа людей не более чем за 10 мин после получения указаний о посадке в шлюпки. Должна также быть обеспечена быстрая высадка людей из спасательной шлюпки.

6.13.3.2 На грузовых судах каждая спасательная шлюпка должна быть устроена так, чтобы обеспечивалась посадка полного числа людей в спасательную шлюпку в течение не более 3 мин с момента подачи команды на посадку. Должна также быть обеспечена быстрая высадка людей из спасательной шлюпки.

6.13.3.3 Спасательные шлюпки должны иметь посадочный трап, позволяющий находящимся в воде людям подняться в спасательную шлюпку через любой входной люк. Нижняя ступенька трапа должна находиться по меньшей мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательной шлюпки порожнем.

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

6.13.3.5 Все поверхности спасательной шлюпки, которые могут быть использованы для ходьбы, должны иметь нескользкое покрытие.

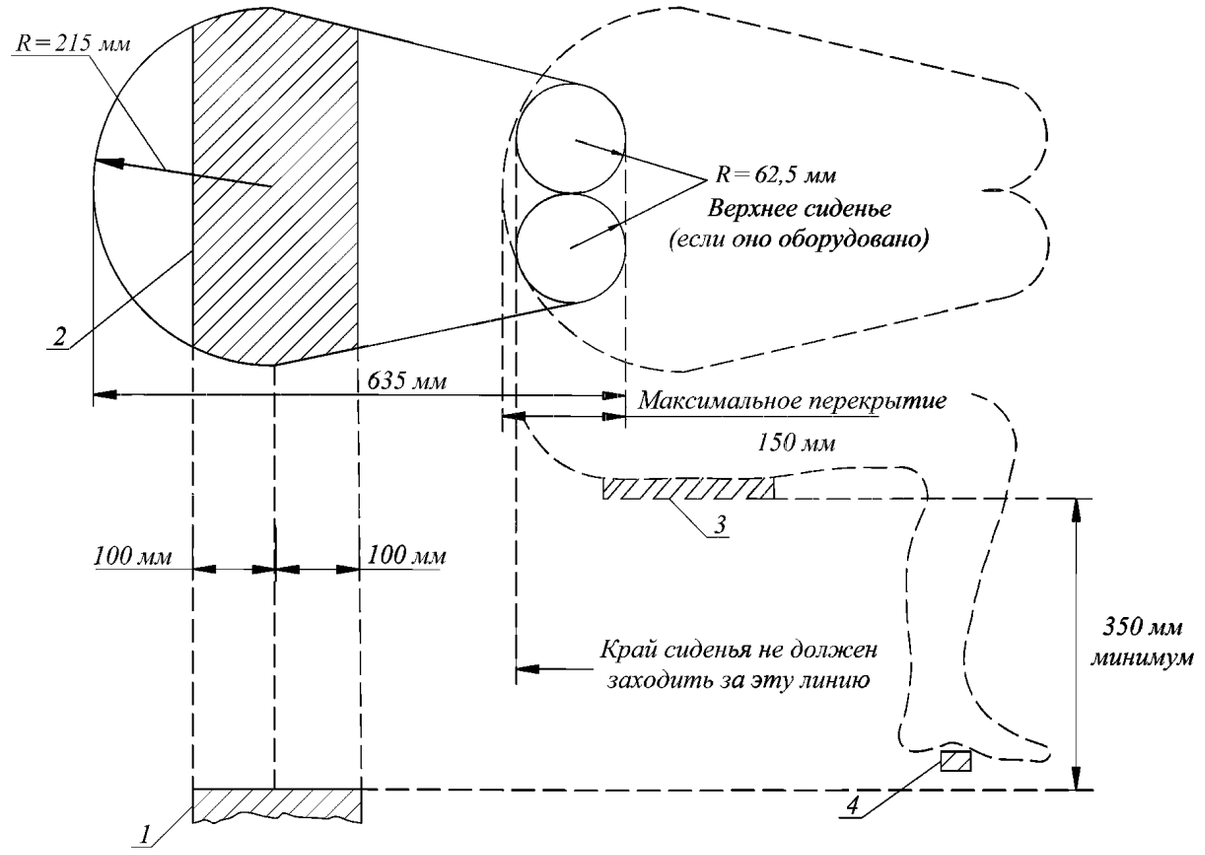

Рис. 6.13.2.2.2:
1 — нижнее сиденье; *2* — наименьшая площадь для сиденья простирается на 100 мм по обе стороны от основной линии полукруга
и по полной ширине рисунка; *3* — верхнее сиденье; *4* — опора ступни

6.13.4 Плавучесть спасательной шлюпки.

Все спасательные шлюпки должны иметь собственную плавучесть или быть оборудованы плавучим материалом, стойким к воздействию морской воды, нефти или нефтепродуктов, достаточным 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, допускаемых к размещению на спасательной шлюпке. Плавучий материал не должен устанавливаться снаружи корпуса спасательной шлюпки, за исключением материала, предусмотренного сверх требуемого выше количества плавучего материала.

6.13.5 Надводный борт и остойчивость спаса-тельных шлюпок.

6.13.5.1 Все спасательные шлюпки должны быть остойчивыми и иметь положительную метацентрическую высоту, когда они нагружены 50 % числа людей, допускаемых к размещению, сидящих в нормальном положении по одну сторону от диаметральной плоскости.

6.13.5.2 При состоянии нагрузки, указанной в 6.13.5.1:

.1 каждая спасательная шлюпка с бортовыми отверстиями, расположенными вблизи планширя, должна иметь надводный борт, измеряемый от ватерлинии до самого нижнего отверстия, через которое может произойти ее затопление, равный 1,5 % длины спасательной шлюпки или 100 мм, смотря по тому, что больше;

.2 каждая спасательная шлюпка, не имеющая бортовых отверстий, расположенных вблизи планширя, не должна иметь крен более 20° и должна иметь надводный борт, измеряемый от ватерлинии до самого нижнего отверстия, через которое может произойти ее затопление, равный 1,5 % длины спасательной шлюпки или 100 мм, смотря по тому, что больше.

6.13.6 Средства приведения спасательной шлюпки в движение.

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

6.13.6.2 Двигатель должен быть оборудован либо ручным пусковым устройством, либо пусковым устройством с приводом от двух независимых 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 °С в течение не более 2 мин с момента начала пуска. Для спасательной шлюпки, установленной на судне, постоянно совершающем конкретные рейсы, температура может быть другой при условии обоснования по одобренной Регистром методике с учетом района плавания. Работе пусковых устройств не должны мешать кожух двигателя, банки или другие препятствия.

6.13.6.3 Усилие, прилагаемое одним человеком на рукоятку ручного пускового устройства, не должно превышать 160 Н.

6.13.6.4 Двигатель должен работать в течение не менее 5 мин после пуска из холодного состояния, когда спасательная шлюпка находится вне воды в положении, в котором она на судне готова к спуску.

6.13.6.5 Двигатель должен работать при затоплении спасательной шлюпки до оси коленчатого вала.

6.13.6.6 Двигатель должен иметь реверс-редуктор или другое устройство, разобщающее валопровод и гребной винт с двигателем. Должна быть обеспечена возможность движения спасательной шлюпки передним и задним ходом.

6.13.6.7 Выхлопная труба должна быть такой конструкции, чтобы предотвращалось попадание воды в двигатель при нормальной работе.

6.13.6.8 Гребной винт должен быть расположен и огражден так, чтобы обеспечить безопасность людей, находящихся в воде, и предотвратить повреждение винта плавающими предметами.

6.13.6.9 Скорость спасательной шлюпки на переднем ходу на тихой воде, когда она полностью укомплектована людьми и снабжением и работают все вспомогательные механизмы, которые приводятся в действие от двигателя, должна быть не менее 6 уз. и не менее 2 уз. при буксировке

спасательного плота наибольшей вместимости, из имеющихся на борту судна, полностью укомплектованного людьми и снабжением или его равноценной заменой. Запас топлива должен быть достаточным для обеспечения движения полностью нагруженной спасательной шлюпки со скоростью 6 уз. в течение не менее 24 ч при температуре окружающего воздуха в районе эксплуатации.

6.13.6.10 Двигатель, реверс-редуктор и навешенные на двигатель механизмы должны быть защищены кожухом из материала, имеющего характеристики медленного распространения пламени, или негорючего материала в соответствии с 1.6 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов или другим способом, обеспечивающим аналогичную защиту.

При этом должна быть обеспечена защита людей от случайного прикосновения к горячим или движущимся частям и защита двигателя от непогоды и воздействия моря. Должны предусматриваться средства для снижения шума двигателя, чтобы можно было расслышать громко отданную команду.

Стартерные батареи должны быть размещены в водонепроницаемых ящиках, имеющих вентиляцию.

6.13.6.11 Конструкция двигателя и относящихся к нему устройств должна предусматривать ограничение электромагнитного излучения с тем, чтобы работа двигателя не мешала работе радиооборудования, используемого на спасательной шлюпке.

6.13.6.12 Должны быть предусмотрены средства для подзарядки батарей стартера, радиостанции и прожектора. Батареи радиостанции не должны использоваться для питания устройств пуска двигателя и прожектора. Должны быть предусмотрены средства для подзарядки батарей, установленных в спасательной шлюпке, от судового источника энергии напряжением не более 50 В, которые могут отключаться с места посадки в спасательные шлюпки.

6.13.6.13 Инструкции по пуску и эксплуатации двигателя должны быть изготовлены в водостойком исполнении и вывешены в хорошо заметных местах вблизи органов управления двигателем.

6.13.6.14 Фундаменты двигателя и реверс-редуктора должны быть достаточно прочными и устойчивыми к вибрации, а размеры их элементов должны назначаться с учетом мощности двигателя.

6.13.6.15 Трубопроводы топлива и смазки должны быть надежно защищены от механических повреждений и иметь легкодоступный запорный клапан непосредственно у цистерны. Система приема воздуха и отвода выхлопных газов должна быть такой, чтобы исключалось проникновение воды в двигатель. Выпускной трубопровод должен иметь надежную изоляцию.

6.13.7 Оборудование спасательных шлюпок.

6.13.7.1 Спасательная шлюпка, за исключением свободнопадающей шлюпки, должна быть оборудована по крайней мере одним спускным клапаном, расположенным вблизи самой нижней точки корпуса, который должен автоматически открываться для выпуска воды из шлюпки, когда она находится вне воды, и автоматически закрываться, когда шлюпка находится на воде. Спускные клапаны должны иметь легкий доступ изнутри шлюпки, а их расположение должно быть четко обозначено. Каждый клапан должен быть снабжен колпачком или пробкой для его закрывания, прикрепленными к шлюпке штертом или цепочкой.

6.13.7.2 Спасательная шлюпка должна иметь руль и румпель.

Если предусматривается также штурвал или другое средство дистанционного управления рулем, при выходе их из строя должна быть возможность управления шлюпкой с помощью румпеля.

Румпель должен быть постоянно установлен на баллере руля или соединен с ним, однако если спасательная шлюпка оборудована средством дистанционного управления рулем, 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 подъемно-спускового приспособления или гребного винта.

6.13.7.3 С наружной стороны вокруг спасательной шлюпки над ее ватерлинией, за исключением района вблизи руля и гребного винта, должны быть предусмотрены поручни или плавучий спасательный леер с провесами, закрепленные так, чтобы находящийся в воде человек мог держаться за них.

6.13.7.4 Спасательная шлюпка, не являющаяся самовосстанавливающейся, должна иметь средство в виде боковых килей или киль-поручней, дающее возможность людям держаться за перевернутую шлюпку. Крепление их к шлюпке должно быть таким, чтобы при сильном ударе их отрыв происходил без повреждения корпуса шлюпки.

6.13.7.5 Спасательная шлюпка должна быть оборудована достаточным числом водонепроницаемых ящиков и отсеков для хранения мелких предметов снабжения, воды и пищевых запасов, указанных в 6.13.8. Должны быть предусмотрены средства для хранения собранной дождевой воды.

Спасательная шлюпка должна быть оборудована приспособлением для сбора дождевой воды или опреснителем для получения питьевой воды из морской. Опреснитель не должен зависеть от солнечного тепла, химических препаратов, кроме морской воды.

6.13.7.6 Каждая спасательная шлюпка, спускаемая с помощью лопаря или лопарей, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должна быть оборудована разобщающим механизмом, отвечающим следующим требованиям с учетом положений 6.13.7.6.17:

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

.2 несмотря на требования 6.13.7.6.7.2, механизм должен открываться только тогда, когда разобщающий механизм приводится в действие в положении спасательной шлюпки полностью на воде, или, если шлюпка не находится на воде, то путем выполнения нескольких преднамеренных и последовательных действий, которые должны включать снятие или обход защитных блокировок, предназначенных для предотвращения преждевременного или непреднамеренного разобщения;

.2.1 механизм не должен быть способен открывать вследствие износа, нарушения регулировки и непреднамеренного усилия в гаке в сборе или в управляющем устройстве, управляющих тягах или тросах, которые могут быть связаны с гаком в сборе, или являются частью гака в сборе, с учетом дифферента до 10° и крена до 20° в любом направлении; и

.2.2 функциональные критерии, приведенные в 6.13.7.6.2 и 6.13.7.6.2.1, применяются для диапазона нагрузок от 0 % до 100 % безопасной рабочей нагрузки системы разобщения и захвата спасательной шлюпки, для которой она может быть одобрена;

.3 гак в сборе должен иметь такую конструкцию, чтобы подвижный элемент гака удерживался полностью закрытым за счет стопорного элемента гака, способного выдерживать его безопасную рабочую нагрузку при любых условиях эксплуатации до тех пор, пока стопорный элемент гака намеренно не будет приведен в открытое положение посредством управляющего устройства, за исключением случая, когда разобщающий механизм имеет такой тип, в котором центр удержания находится на одной оси с действующей нагрузкой и когда он удерживается в полностью закрытом состоянии за счет веса шлюпки. Для конструкции, использующей хвостовик подвижного элемента гака и кулачок, непосредственно или опосредованно фиксирующий хвостовик подвижного элемента гака, гак в сборе должен продолжать оставаться закрытым и выдерживать его безопасную рабочую нагрузку до поворота кулачка на угол до 45° в любом направлении, или на угол до 45° в одном направлении, если это предусмотрено конструкцией, от положения, соответствующего его закрытому положению;

.4 для обеспечения устойчивости гака, разобщающий механизм должен иметь такую конструкцию, чтобы, когда он полностью возвращен в исходное закрытое положение, вес спасательной шлюпки не передавал какое-либо усилие на управляющее устройство;

.5 запорные устройства должны иметь такую конструкцию, чтобы они не могли поворачиваться в положение «открыто» под воздействием сил, действующих на гак; и

.6 если предусмотрена гидростатическая блокировка, то она должна автоматически возвращаться в исходное положение при подъеме спасательной шлюпки с воды;

.7 механизм должен обеспечивать разобщение двумя способами: обычное разобщение (без нагрузки) и разобщение под нагрузкой:

.7.1 при обычном способе (без нагрузки) разобщение спасательной шлюпки происходит, когда она находится на воде или когда отсутствует нагрузка на гаках, при этом не требуется ручного отделения подъемного кольца или скобы от захвата гака;

.7.2 при способе под нагрузкой разобщение спасательной шлюпки происходит, когда ее гаки находятся под нагрузкой. Такой разобщающий механизм должен быть снабжен гидростатической блокировкой, если не предусмотрены «иные средства», обеспечивающие возможность приведения разобщающего механизма в действие после того, когда шлюпка будет на воде. В случае отказа или когда шлюпка не находится на воде, должны быть предусмотрены средства для отключения гидростатической блокировки или «подобное устройство», чтобы осуществить аварийное разобщение. Этот способ отключения блокировки должен предусматривать надлежащую защиту от случайного или преждевременного использования. В дополнение к знаку опасности надлежащая защита должна включать специальную механическую защиту, обычно не требующуюся для разобщения без нагрузки. Эта защита должна намеренно уничтожаться путем приложения соответствующего минимального усилия, например, путем разбивания защитного стекла или прозрачной крышки. Пломба или страховка из тонкой проволоки не считаются достаточно надежной защитой. Для предотвращения преждевременного разобщения под нагрузкой приведение в действие разобщающего механизма под нагрузкой должно требовать нескольких преднамеренных и последовательных действий оператора. Способность автоматически возвращаться в исходное положение, как требуется в 6.13.7.6.6, также должна применяться к упоминаемым выше «иным средствам» или «подобному устройству;

.8 для предотвращения случайного разобщения во время подъема шлюпки, в случае когда гак не полностью возвращен в исходное положение, необходимо, чтобы либо гак не мог выдерживать какую-либо нагрузку, либо рукоятка или предохранительные штифты не могли быть возвращены в исходное (закрытое) положение, и никакие индикаторы не должны указывать на то, что разобщающий механизм возвращен в исходное положение. В месте размещения гака должны быть нанесены дополнительные знаки опасности для предупреждения членов экипажа о надлежащем способе переустановки;

.9 все компоненты узла гака, узла рукоятки разобщения, приводные тросы или приводные механические связи и фиксирующие конструктивные соединения в спасательной шлюпке должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого в морской среде материала, не требующего нанесения защитного покрытия или гальванизации. Все блокировки («механическая защита» разобщения под нагрузкой), которые включают гидростатические компоненты в управляющем механизме, также должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого в морской среде материала. Расчетные и производственные допуски должны быть такими, чтобы ожидаемый износ в течение всего срока службы механизма не оказывал отрицательного воздействия на его надлежащее функционирование. Механические приводные связи, такие как приводные тросы, должны быть водонепроницаемыми и не должны располагаться на открытых или незащищенных пространствах.

Если выбирается нержавеющая сталь, имеющая числовой эквивалент стойкости к точечной (питтинговой) коррозии (PREN = 1 x %Cr + 3,3 (%Mo + 0,5 × %W) + 16 × %N), равный 22 или более, то такая нержавеющая сталь может не предъявляться на соответствие стандарту ИСО 9227:2012 или иному эквивалентному стандарту, применение которого согласовано с Регистром.

Если выбирается нержавеющая сталь, имеющая PREN < 22, или иной коррозионно-стойкий материал/сплав, то такой материал/сплав должен подвергаться коррозионным испытаниям в соответствии со стандартом ИСО 9227:2012 или иным эквивалентным стандартом, применение которого согласовано с Регистром. Если испытания проводятся в соответствии со стандартом ИСО 9227:2012, должен применяться нейтральный соляной туман (*NSS — neutral salt spray*) с продолжительностью испытаний 1000 ч для компонентов, находящихся снаружи спасательной шлюпки, и с продолжительностью испытаний 160 ч для компонентов, находящихся внутри

спасательной шлюпки. Испытания соляным туманом могут быть выполнены с применением круглых образцов (диаметром 14 мм) в соответствии с унифицированным требованием МАКО W2.4.2 (2.2.2.3 части XIII «Материалы» Правил классификации и постройки морских судов).

После испытания соляным туманом разобщающий механизм должен быть подвергнут испытаниям нагрузкой и разобщением, как описано в резолюции ИМО MSC.81(70), исправленной резолюцией ИМО MSC.321(89), часть 1, параграф 6.9.4.1, чтобы продемонстрировать удовлетворительную работу. Нагружения и разобщения должны быть повторены 10 раз. Если для испытаний соляным туманом используются образцы, то вместо испытаний нагрузкой и разобщением должны проводиться испытания на растяжение. Результаты испытаний должны подтвердить падение не более чем на 5 % значений предела прочности и относительного сужения при испытаниях на растяжение образцов, подверженных воздействию соляным туманом, по сравнению с образцами, не подвергавшимися испытаниям на коррозию соляным туманом.

Если для свариваемых конструкций применяются аустенитные нержавеющие стали (например, 316L или 316), то риск восприимчивости к межкристаллитной коррозии должен рассматриваться процедурой системы контроля качества изготовителя.

Аустенитные нержавеющие стали 201, 304, 321, 347 восприимчивы к точечной и щелевой коррозиям и поэтому не подходят для этого применения.

Внутренние тросы, изготовленные из аустенитных нержавеющих сталей типа марки 304, которые используются для установленных внутри спасательной шлюпки приводных тросов, покрытых оболочкой, могут не подвергаться описанным выше испытаниям на коррозионную стойкость;

.10 разобщающий механизм должен иметь такую конструкцию и быть установлен таким образом, чтобы члены экипажа, находящиеся в спасательной шлюпке, могли однозначно определить, когда система готова к подъему:

.10.1 путем непосредственного наблюдения за тем, чтобы на каждом гаке должным образом и полностью была возвращена в исходное положение подвижная часть гака или часть гака, удерживающая подвижную часть гака на месте; или

.10.2 путем наблюдения за нерегулируемым индикатором, подтверждающим, что на каждом гаке должным образом и полностью возвращен в исходное положение механизм, удерживающий подвижную часть гака на месте; или

.10.3 с помощью простого в эксплуатации механического индикатора, подтверждающего, что на каждом гаке должным образом и полностью возвращен в исходное положение механизм, удерживающий подвижную часть гака на месте;

.11 должны быть предусмотрены четкие инструкции по эксплуатации с надлежащим образом сформулированными предупреждениями об опасности с использованием цветовых обозначений, графических изображений и/или символов, необходимых для ясности. Если применяются цветовые обозначения, зеленый цвет должен использоваться для обозначения того, что гак надлежащим образом возвращен в исходное положение, а красный цвет — для обозначения опасности или состояния гака, когда он не возвращен надлежащим образом в исходное положение;

.12 органы управления разобщающим механиз-мом должны быть четко обозначены цветом, контрастирующим с цветом окружающих предметов;

.13 должна быть предусмотрена возможность подвешивания спасательной шлюпки с целью освобождения механизма разобщения при его техническом обслуживании;

.14 несущие нагрузку элементы разобщающего механизма и конструктивные элементы крепления к спасательной шлюпке должны быть спроектированы с 6-кратным запасом прочности относительно предела прочности используемых материалов и массы спасательной шлюпки с полным комплектом людей, топлива и снабжения, предполагая, что масса спасательной шлюпки равномерно распределена между лопарями. Запас прочности для элементов устройства для подвешивания может выбираться, принимая во внимание массу спасательной шлюпки с полным запасом топлива и снабжения плюс 1000 кг. (Устройство для подвешивания (включая соединение устройства разобщения спасательной шлюпки со спусковым устройством) должно быть

спроектировано с расчетным 6-кратным запасом прочности относительно предела прочности используемых материалов и массы спасательной шлюпки с полным запасом топлива и снабжения (без людей) плюс 1000 кг, предполагая, что масса спасательной шлюпки равномерно распределена между лопарями.);

.15 гидростатическая блокировка должна быть спроектирована с запасом прочности не менее 6 относительно максимальных действующих усилий и предела прочности используемых материалов;

.16 приводные тросы должны быть спроектированы с запасом прочности не менее 2,5 относительно максимальных действующих усилий и предела прочности используемых материалов;

.17 требования 6.13.7.6.7, 6.13.7.6.8 и 6.13.7.6.15 могут не применяться, если для спуска спасательной или дежурной шлюпки используется система из одного лопаря и гака (одноточечный подвес) в сочетании с подходящим фалинем; в таком случае достаточно, чтобы обеспечивался один способ разобщения спасательной или дежурной шлюпки только тогда, когда она полностью спущена на воду.

6.13.7.7 Каждая спасательная шлюпка должна быть оборудована в носовой части устройством для закрепления фалиня. Устройство должно быть таким, чтобы во время буксировки спасательной шлюпки судном на переднем ходу со скоростью не менее 5 уз. на тихой воде она не проявляла отрицательных характеристик, влияющих на ее безопасность или остойчивость. За исключением свободнопадающих шлюпок, устройство для закрепления фалиня должно иметь разобщающий механизм, позволяющий отдавать фалинь изнутри спасательной шлюпки, когда она буксируется судном на переднем ходу со скоростью не менее 5 уз. на тихой воде.

6.13.7.8 На каждой спасательной шлюпке, оборудованной стационарной УКВ-аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи с антенной, устанавливаемой раздельно от нее, должны быть предусмотрены средства для установки и крепления антенны в рабочем положении.

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

6.13.7.10 Снаружи спасательной шлюпки должен быть установлен наружный светильник с ручным выключателем. Огонь лампочки должен быть белого цвета и обеспечивать работу постоянно в течение не менее 12 ч с силой света не менее 4,3 кд во всех направлениях верхней полусферы. Однако если огонь является проблесковым, то он должен вспыхивать с частотой не менее 50 проблесков и не более 70 проблесков в минуту в течение 12 ч с такой же силой света.

6.13.7.11 Внутри спасательной шлюпки должен быть установлен внутренний светильник с ручным выключателем, способный непрерывно работать в течение не менее 12 ч. Он должен обеспечивать среднюю силу света не менее 0,5 кд при измерении во всей верхней полусфере, достаточную для чтения инструкций по сохранению жизни и информации по размещению снабжения. Для этой цели, однако, не допускается использование масляных ламп.

6.13.7.12 Каждая спасательная шлюпка должна быть устроена так, чтобы с места управления спасательной шлюпкой имелся достаточный обзор по носу, корме и обоим бортам в целях обеспечения безопасного спуска и маневрирования спасательной шлюпки.

6.13.8 Снабжение спасательных шлюпок.

6.13.8.1 Все предметы снабжения спасательной шлюпки, требуемые настоящим пунктом или любым пунктом главы 6.13, должны быть закреплены внутри спасательной шлюпки найтовами, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах или подобных приспособлениях, либо должны быть закреплены другим подходящим способом. Однако, если спасательная шлюпка спускается с помощью лопарей, отпорные крюки должны храниться незакрепленными для отталкивания спасательной шлюпки от борта судна. Предметы снабжения должны закрепляться так, чтобы не создавалось препятствий при операциях по оставлению судна. Обычное снабжение спасательной шлюпки, за исключением случаев, когда настоящей частью предусмотрено иное, должно включать:

.1 за исключением свободнопадающих спасательных шлюпок, достаточное число плавучих весел для обеспечения движения шлюпки на тихой воде. Для каждого весла должны быть

предусмотрены уключины типа «кочет», поворотная уключина или другое равноценное приспособление. Уключины должны крепиться к шлюпке штертами или цепочками;

.2 два отпорных крюка;

.3 один черпак и два ведра;

.4 инструкцию по сохранению жизни;

.5 путевой компас со светящейся картушкой или снабженный соответствующими средствами освещения. В полностью закрытых спасательных шлюпках компас должен быть стационарно установлен у поста управления рулем; на любых других спасательных шлюпках компас должен быть снабжен нактоузом, если необходима защита его от непогоды, и соответствующими приспособлениями для его крепления;

.6 плавучий якорь с дректовом длиной, равной трем длинам шлюпки, и ниралом. Прочность плавучего якоря, дректова и нирала должна быть достаточной при любых морских условиях;

.7 два надежных фалиня диаметром не менее 14 мм, с разрывным усилием не менее чем 0,35 массы спасательной шлюпки с полным числом людей, снабжением и двигателем, длиной не менее двойного расстояния от места расположения спасательной шлюпки на судне до ватерлинии судна при наименьшей эксплуатационной осадке в морской воде или 15 м, смотря по тому, что больше. На свободнопадающих шлюпках оба фалиня должны быть уложены вблизи носовой части спасательной шлюпки и быть готовыми к использованию. На других спасательных шлюпках один фалинь, прикрепленный к разобщающему устройству, требуемому 6.13.7.7, должен находиться в носовой оконечности спасательной шлюпки, а другой должен прочно крепиться к форштевню шлюпки или вблизи него и быть готовым к использованию;

.8 два топора, по одному в каждой оконечности шлюпки;

.9 водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды, как указано в 6.8.5.1.19, из расчета 3 л на каждого человека из числа людей, допускаемых к размещению в спасательной шлюпке, из которых 1 л на человека может быть заменен опреснительным аппаратом, способным производить такое же количество пресной воды за два дня, или 2 л на человека могут быть заменены опреснителем, указанным в 6.13.7.5, способным производить такое же количество пресной воды за два дня;

.10 один нержавеющий ковш со штертом;

.11 один нержавеющий градуированный сосуд для питьевой воды;

.12 пищевой рацион, как указано в 6.8.5.1.18, из расчета не менее 10 000 кДж на каждого человека из числа людей, допускаемых к размещению на спасательной шлюпке. Этот рацион должен быть в воздухонепроницаемой упаковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;

.13 четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям 6.7.1;

.14 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям 6.7.2;

.15 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям 6.7.3;

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

.17 одно сигнальное зеркало (гелиограф) с инструкцией по его использованию;

.18 один экземпляр иллюстрированной таблицы спасательных сигналов в водонепроницаемой упа-ковке или изготовленной из водостойкого материала;

.19 один сигнальный свисток или одно равноценное звукосигнальное средство, обеспечивающее уровень звукового давления около 100 дБ на расстоянии 1 м;

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

.21 медикаменты от морской болезни в количестве, достаточном на 48 ч, и один гигиенический пакет на каждого человека;

.22 один складной нож, прикрепленный штертом к шлюпке;

.23 три консервовскрывателя;

.24 два плавучих спасательных кольца с плавучими линями длиной не менее 30 м;

.25 один эффективный ручной осушительный насос, если шлюпка не является самоосушающейся;

.26 один комплект рыболовных принадлежностей;

.27 один комплект инструментов и запасных частей для двигателя;

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

.29 прожектор с сектором по горизонтали и вертикали не менее 6° и с силой света 2500 кд, который может работать непрерывно в течение не менее 3 ч;

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

.31 теплозащитные средства, отвечающие требованиям 6.6, в количестве, достаточном для 10 % числа людей, допускаемых к размещению на спасательной шлюпке, но не менее двух;

.32 на спасательных шлюпках, предназначенных для судов, совершающих рейсы, в которых, в зависимости от их назначения и продолжительности при условии надлежащего обоснования по одобренной Регистром методике, могут не требоваться предметы, указанные в 6.13.8.1.12 и 6.13.8.1.26, эти предметы могут быть исключены из объема снабжения спасательной шлюпки.

6.13.8.2 На спасательных шлюпках, предназначенных для судов прибрежного плавания, не совершающих международных рейсов, снабжение должно включать:

.1 плавучее весло на каждую банку с уключиной;

.2 один черпак и одно ведро;

.3 один фалинь, прикрепленный к форштевню и готовый к использованию (размеры согласно 6.13.8.1.7);

.4 шесть фальшфейеров, дающих ярко-красный свет, в водонепроницаемой упаковке;

.5 предметы, указанные в 6.13.8.1.19 и 6.13.8.1.20.

6.13.9 Маркировка спасательных шлюпок.

6.13.9.1 Число людей, допускаемых к размещению на спасательной шлюпке для пассажирских судов и/или грузовых судов, если применимо, должно быть нанесено на обоих бортах в носовой части шлюпки четким шрифтом несмываемой краской.

6.13.9.2 Название и порт приписки судна, которому принадлежит спасательная шлюпка, должны быть нанесены на обоих бортах в носовой части шлюпки печатными буквами латинского алфавита.

6.13.9.3 Маркировка, позволяющая установить судно, которому принадлежит спасательная шлюпка, и номер спасательной шлюпки должны наноситься таким образом, чтобы они были видны сверху.

6.14 ЧАСТИЧНО ЗАКРЫТЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

6.14.1 Частично закрытые спасательные шлюпки должны удовлетворять требованиям 6.13 и настоящей главы.

6.14.2 Частично закрытая спасательная шлюпка должна иметь жесткие водонепроницаемые закрытия, простирающиеся не менее чем на 20 % длины шлюпки от форштевня и кормовой оконечности. Шлюпка должна иметь постоянно закрепленный складывающийся тент, который совместно с жесткими закрытиями полностью закрывает находящихся в шлюпке людей, защищая их от непогоды и воздействия внешней среды.

Спасательная шлюпка должна иметь входы в носовой и кормовой оконечностях и с каждого борта. Входы в жестких закрытиях должны быть водонепроницаемыми, когда они закрыты.

Тент должен отвечать следующим требованиям:

.1 иметь соответствующие жесткие секции или опоры для его установки;

.2 легко устанавливаться не более чем двумя человеками за время не более 2 мин;

.3 обеспечивать термоизоляцию подтентового пространства по крайней мере двумя слоями материала, разделенными воздушной прослойкой, или другими средствами, обладающими равноценной эффективностью. Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие скопление воды в воздушной прослойке;

.4 наружная поверхность тента должна быть хорошо видимого цвета, а внутренняя — цвета, не вызывающего раздражения у людей, находящихся в шлюпке;

.5 иметь входы, оборудованные регулируемыми закрытиями, которые могут легко и быстро открываться и закрываться изнутри и 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 постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся в спасательной шлюпке людей;

.7 иметь приспособление для сбора дождевой воды;

.8 при опрокидывании спасательной шлюпки находящиеся в ней люди должны иметь возможность покинуть ее.

6.14.3 Внутренняя поверхность спасательной шлюпки должна быть светлого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся в спасательной шлюпке людей.

6.14.4 Если спасательная шлюпка оборудована стационарной УКВ-аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи, то эта аппаратура должна размещаться в рубке, имеющей достаточные размеры, чтобы вместить радиотелефонную аппаратуру и оператора. Отдельная рубка не требуется, если конструкция спасательной шлюпки обеспечивает наличие защищенного пространства, при котором работоспособность аппаратуры не нарушается при заполнении шлюпки водой до уровня верхних банок.

6.15 ПОЛНОСТЬЮ ЗАКРЫТЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

6.15.1 Полностью закрытые спасательные шлюпки должны отвечать требованиям 6.13, а также требованиям настоящей главы.

6.15.2 Закрытие.

Каждая полностью закрытая спасательная шлюпка должна иметь жесткое водонепроницаемое закрытие, полностью закрывающее спасательную шлюпку. Закрытие должно отвечать следующим требованиям:

.1 защищать находящихся в шлюпке людей от зноя и холода;

.2 доступ в шлюпку должен обеспечиваться через люки, которые могут герметически закрываться;

.3 за исключением свободнопадающих спасатель-ных шлюпок входные люки должны располагаться так, чтобы можно было выполнять операции, связанные со спуском и подъемом шлюпки, не прибегая при этом к выходу из нее людей;

.4 обеспечивать безотказное и легкое открывание и закрывание крышек входных люков снаружи и изнутри шлюпки. Крышки люков должны надежно удерживаться в открытом положении;

.5 за исключением свободнопадающих спасательных шлюпок, обеспечивать возможность грести;

.6 при закрытых люках и без значительных протечек воды поддерживать на плаву полную массу шлюпки с полным комплектом людей, снабжения и механизмов, когда шлюпка находится в опрокинутом положении;

.7 иметь иллюминаторы или окна, пропускающие внутрь достаточно дневного света при закрытых люках;

.8 наружная поверхность закрытия должна быть хорошо видимого цвета, а внутренняя — светлого цвета, не вызывающего раздражения у людей, находящихся в шлюпке;

.9 иметь поручни, за которые могут держаться люди, передвигающиеся снаружи шлюпки, и которые могут быть использованы при их посадке и высадке;

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

.11 давление воздуха внутри спасательной шлюпки во время работы двигателя при закрытых входах не должно быть выше или ниже атмосферного давления более чем на 20 гПа.

6.15.3 Опрокидывание спасательной шлюпки и возвращение ее в прямое положение.

6.15.3.1 За исключением свободнопадающих спасательных шлюпок для каждого обозначенного места сидения должны быть предусмотрены ремни безопасности. Конструкция ремней безопасности должна быть такой, чтобы они надежно удерживали на месте человека массой 100 кг, когда спасательная шлюпка находится в опрокинутом положении.

Каждый комплект ремней безопасности для места сидения должен быть цвета, контрастирующего с ремнями безопасности соседних мест сидения. Каждое место сидения свободнопадающей шлюпки должно быть оборудовано ремнями безопасности контрастного цвета, надежно удерживающими на месте человека массой 100 кг во время спуска шлюпки свободным падением и при нахождении шлюпки в опрокинутом положении.

6.15.3.2 Остойчивость спасательной шлюпки должна быть такой, чтобы она сама по себе или автоматически возвращалась в прямое положение, когда она полностью или частично укомплектована людьми и снабжением, все ее входы и отверстия водонепроницаемо закрыты, а люди пристегнуты ремнями безопасности.

6.15.3.3 После получения повреждений, указанных в 6.13.1.1, спасательная шлюпка должна поддерживать на плаву полное число людей и комплект снабжения, а ее остойчивость должна быть такой, чтобы в случае опрокидывания она автоматически занимала положение, позволяющее находящимся в спасательной шлюпке людям покинуть ее через выход, расположенный выше уровня воды. Когда спасательная шлюпка находится в стабильно затопленном состоянии, уровень воды внутри шлюпки, измеренный вдоль спинки сиденья, должен быть не более 500 мм над любым местом сидения.

6.15.3.4 Все выхлопные трубы двигателя, воздухопроводы и другие отверстия должны быть устроены так, чтобы при опрокидывании спасательной шлюпки и возвращении ее в прямое положение исключалась возможность попадания воды в двигатель.

6.15.4 Приведение спасательной шлюпки в движение.

6.15.4.1 Управление двигателем и его передачей должно производиться с места управления шлюпкой.

6.15.4.2 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.

6.15.4.3 Двигатели с воздушным охлаждением должны иметь систему воздухопроводов для забора охлаждающего воздуха и выброса его за пределы спасательной шлюпки. Должны быть предусмотрены заслонки с ручным управлением, позволяющие забирать охлаждающий воздух изнутри спасательной шлюпки и выбрасывать его также внутрь спасательной шлюпки.

6.15.5 Защита от ускорений.

Несмотря на требования 6.13.1.6, полностью закрытая спасательная шлюпка должна иметь такую конструкцию и наружные привальные брусья, чтобы спасательная шлюпка обеспечивала защиту от опасных ускорений, возникающих при ударе полностью укомплектованной людьми и снабжением спасательной шлюпки о борт судна, со скоростью не менее 3,5 м/с.

6.16 СВОБОДНОПАДАЮЩИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

6.16.1 Свободнопадающие спасательные шлюпки должны отвечать требованиям 6.15, а также требованиям настоящей главы.

6.16.2 Вместимость свободнопадающей спасательной шлюпки.

6.16.2.1 Вместимость свободнопадающей спасательной шлюпки определяется, исходя из числа людей, имеющих среднюю массу 82,5 кг, для которых могут быть обеспечены посадочные места, не мешающие средствам приведения шлюпки в движение и любому другому оборудованию. Поверхность сидений должна быть гладкой, иметь определенную форму, упругое покрытие толщиной, как минимум 10 мм по всей контактной поверхности, чтобы обеспечить поддержку спины и таза, и эластичные боковые опоры для головы. Сиденья должны быть нескладывающегося типа, постоянно прикреплены к спасательной шлюпке и устроены таким образом, чтобы любой прогиб корпуса или верхнего закрытия шлюпки во время спуска не причинял вреда находящимся внутри людям. Расположение и конструкция сидений должны быть такими, чтобы исключить вероятность получения телесных повреждений во время спуска, если сиденье уже, чем ширина плеч сидящего человека. Проход между сиденьями должен иметь ширину в свету, как минимум 480 мм по высоте от палубы до верха сидений, не должен быть загроможден и должен иметь нескользящее покрытие с подходящей опорой для ног, чтобы обеспечить безопасную посадку людей в положении готовности шлюпки для спуска. Каждое сиденье должно быть оборудовано застегивающимися ремнями безопасности, способными удержать тело человека во время спуска шлюпки. Ремни безопасности должны быть снабжены застежками, быстроразъемными при натяжении.

6.16.2.2 Угол между чашей сиденья и его спинкой должен составлять, как минимум 90°. Ширина чаши сиденья должна быть равна, как минимум 480 мм. Свободный просвет вперед от спинки (длина от спины сидящего до коленного сгиба с запасом) должен составлять, как минимум 650 мм, измеренный под углом 90° к спинке. Высота спинки над чашей сиденья должна составлять, как минимум 1,075 м. Сиденья должны обеспечивать высоту до плеч, измеренную вдоль спинки сиденья, равную, как минимум 760 мм. Подставка для ног должна быть ориентирована таким образом, чтобы угол наклона плоскости подставки был бы не менее половины угла наклона чаши сиденья, и длина подставки должна составлять, как минимум 330 мм (см. рис. 6.16.2.2).

6.16.3 Каждая свободнопадающая спасательная шлюпка должна эффективно удаляться от судна сразу после вхождения ее в воду и не соприкасаться с судном после спуска свободным падением при дифференте на нос и на корму до 10° и крене до 20° на любой борт с допустимой высоты установки, когда она полностью оборудована и нагружена:

.1 полным числом людей;

.2 людьми, которые располагаются таким образом, что центр тяжести шлюпки оказывается как можно ближе к ее носу;

.3 людьми, которые располагаются таким образом, что центр тяжести шлюпки оказывается как можно ближе к ее корме;

.4 только спусковой командой.

6.16.4 На нефтеналивных судах, химовозах и газовозах с конечным углом крена более 20°, рассчитанным в соответствии с требованиями части V «Деление на отсеки» Правил классификации и постройки морских судов, спасательная шлюпка должна быть спущена при конечном угле крена судна, принимая во внимание ватерлинию, соответствующую конечной стадии его затопления.

6.16.5 Каждая свободнопадающая спасательная шлюпка должна быть достаточно прочной, чтобы выдерживать спуск свободным падением с высоты, в 1,3 раза превышающей допустимую высоту установки, когда она полностью укомплектована людьми и снабжением.

6.16.6 Каждая свободнопадающая спасательная шлюпка должна быть сконструирована так, чтобы обеспечивалась защита людей и оборудования от опасных ускорений, возникающих при

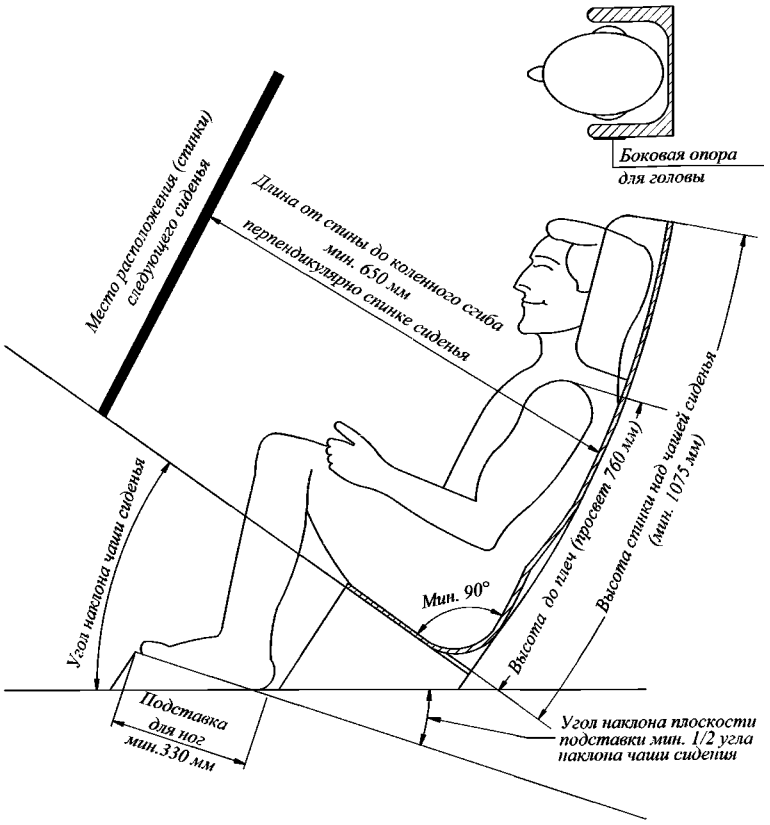

Рис. 6.16.2.2

спуске с допустимой высоты установки в спокойную воду при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт, когда она полностью оборудована и нагружена:

.1 полным числом людей;

.2 людьми, которые располагаются таким образом, что центр тяжести шлюпки оказывается как можно ближе к ее носу;

.3 людьми, которые располагаются таким образом, что центр тяжести шлюпки оказывается как можно ближе к ее корме;

.4 только спусковой командой.

6.16.7 Каждая свободнопадающая шлюпка должна быть оборудована разобщающей системой, которая должна:

.1 состоять из двух независимых систем, которые могли бы приводиться в действие только изнутри спасательной шлюпки и которые окрашены в контрастный цвет;

.2 быть устроена так, чтобы разобщать шлюпку при любых состояниях ее нагрузки от состояния порожнем до состояния нагрузки не менее 200 % нормальной нагрузки, равной массе полностью оборудованной шлюпки с числом людей, для размещения которого она одобрена;

.3 быть достаточно защищенной от случайного или преждевременного использования;

.4 быть сконструирована так, чтобы испытание разобщающей системы можно было проводить без спуска спасательной шлюпки;

.5 быть спроектирована с запасом прочности не менее 6 по пределу прочности используемых материалов.

6.16.8 В дополнение к требованиям 6.13.1.8 Свидетельство об одобрении свободнопадающей шлюпки должно также содержать:

.1 допустимую высоту установки;

.2 требуемую длину спусковой рампы;

.3 угол наклона спусковой рампы для допустимой высоты установки.

6.17 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ С АВТОНОМНОЙ СИСТЕМОЙ ВОЗДУХОСНАБЖЕНИЯ

6.17.1 Спасательные шлюпки с автономной системой воздухоснабжения должны отвечать требованиям 6.15 и должны быть оборудованы системой сжатого воздуха. Объем баллонов со сжатым воздухом этой системы должен быть достаточным для обеспечения безопасности людей и бесперебойной работы двигателя в течение не менее 10 мин, когда все входы закрыты. При этом дозирование воздуха должно производиться таким образом, чтобы давление внутри шлюпки было не ниже атмосферного и не превышало его более чем на 20 гПа. Эта система должна быть оборудована индикаторами, постоянно показывающими давление подаваемого воздуха.

6.18 ОГНЕЗАЩИЩЕННЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

6.18.1 Огнезащищенная спасательная шлюпка должна отвечать требованиям 6.17 и, кроме того, обеспечивать защиту допускаемого к размещению на ней числа людей, находясь на воде в зоне непрерывно горящей нефти, окружающей спасательную шлюпку со всех сторон в течение не менее 8 мин.

6.18.2 Спасательная шлюпка должна снабжаться подробными инструкциями по эксплуатации в огневых условиях, а также комплектом медикаментов от ожогов и отравления окисью углерода.

6.18.3 В условиях, указанных в 6.18.1, концентрация окиси углерода внутри спасательной шлюпки не должна превышать 0,2 мг/л, двуокиси углерода — 3 % по объему.

6.18.4 Система водяного орошения.

Спасательная шлюпка, на которой в качестве средства защиты от огня используется система водяно-го орошения, должна отвечать следующим требованиям:

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

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

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

6.18.5 Система орошения или термоизоляция корпуса должна обеспечивать температуру воздуха внутри спасательной шлюпки на уровне головы сидящего человека не более 60 °С в условиях, указанных в 6.18.1.

6.19 ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

6.19.1 Общие требования.

6.19.1.1 Если в настоящей главе не предусмотрено иное, все дежурные шлюпки должны отвечать требованиям 6.13.1 — 6.13.7.4 (за исключением 6.13.6.9), 6.13.7.6, 6.13.7.7, 6.13.7.9, 6.13.7.10 и 6.13.9, за исключением того, что для дежурных шлюпок указанная в 6.13.2.2.1 средняя масса должна приниматься равной 82,5 кг. Спасательная шлюпка может быть одобрена и использоваться как дежурная шлюпка, если она отвечает всем требованиям настоящей главы и если она успешно прошла испытания, требуемые для дежурных шлюпок в 1.3.2, а ее установка, спусковые и подъемные приспособления на судне отвечают всем требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

6.19.1.2 Несмотря на требования 6.13.4, плавучий материал для дежурных шлюпок может быть установлен снаружи корпуса, если предусмотрена достаточная защита его от повреждения и он способен противостоять условиям, указанным в 6.19.3.3.

6.19.1.3 Дежурные шлюпки могут быть жесткими, надутыми или комбинированными и должны:

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

.2 обеспечивать размещение по меньшей мере пяти человек, находящихся в сидячем положении, и одного — в лежачем положении на носилках, все они должны быть в гидротермокостюмах и, если требуется, в спасательных жилетах. Несмотря на требования 6.13.1.4, сиденье, за исключением рулевого, может быть обеспечено на днище шлюпки при условии, что расчет мест сидения будет производиться в соответствии с 6.13.2.2.2 с использованием аналогичных фигур, указанных на рис. 6.13.2.2, но общей длиной, измененной до 1190 мм, чтобы обеспечить место для вытянутых ног. Никакие части места для сидения не должны располагаться на планшире, транце или надутых камерах плавучести по бортам шлюпки.

6.19.1.4 Комбинированные дежурные шлюпки должны отвечать соответствующим требованиям настоящей главы.

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

6.19.1.6 Каждая дежурная шлюпка должна быть снабжена достаточным запасом топлива, пригодного для использования при всех температурах, возможных в районе эксплуатации судна, и должна быть способна маневрировать при скорости, по меньшей мере, 6 уз. и сохранять эту скорость в течение не менее 4 ч, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения.

6.19.1.7 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, полностью укомплектованного людьми и снабжением или его равноценной заменой, со скоростью не менее 2 уз.

6.19.1.8 Дежурная шлюпка должна быть оборудована стационарным двигателем или подвесным двигателем. Если она оборудована подвесным двигателем, то руль и румпель могут являться частью двигателя. Несмотря на требования 6.13.6.1, дежурные шлюпки могут оборудоваться бензиновыми подвесными двигателями с одобренной топливной системой при условии, что топливные баки специально защищены от огня и взрывов.

6.19.1.9 Дежурные шлюпки должны быть оборудованы стационарными приспособлениями для буксировки, обладающими достаточной прочностью для сбора или буксировки спасательных плотов в соответствии с требованиями 6.19.1.7.

6.19.1.10 Дежурные шлюпки должны быть оборудованы непроницаемыми при воздействии моря средствами для хранения мелких предметов снабжения.

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

6.19.1.12 Каждая дежурная шлюпка должна иметь такую конструкцию, чтобы с места рулевого и с поста управления обеспечивался достаточный обзор в нос, в корму и по обоим бортам, что необходимо для безопасного спуска и маневрирования; и в особенности, это касается обзора тех мест, где осуществляется подъем людей из воды и сбор на воде спасательных плотов, а также наблюдения за членами экипажа, занятыми этими операциями.

6.19.2 Снабжение дежурных шлюпок.

6.19.2.1 Все предметы снабжения дежурной шлюпки, за исключением отпорных крюков, которые должы храниться незакрепленными для отталкивания дежурной шлюпки, должны быть закреплены внутри дежурной шлюпки найтовами, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах и подобных им крепежных приспособлениях, либо быть закреплены другими соответствующими средствами. 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.

6.19.2.2 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, со светящейся картушкой или снабженный соответствующим средством освещения;

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

.5 фалинь достаточной длины и прочности, прикрепленный к разобщающему устройству, отвечающему требованиям 6.13.7.7, и расположенный в носовой оконечности дежурной шлюпки;

.6 один плавучий линь длиной не менее 50 м, обладающий достаточной прочностью для буксировки спасательного плота в соответствии с требованиями 6.19.1.7;

.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 другое равноценное звукосигнальное средство;

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

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

.11 прожектор с сектором по горизонтали и вертикали не менее 6° и с силой света 2500 кд, который может работать непрерывно в течение не менее 3 ч;

.12 эффективный радиолокационный отражатель;

.13 теплозащитные средства, отвечающие требованиям 6.6, в количестве, достаточном для 10 % общего числа людей, допускаемого к размещению на дежурной шлюпке, или двух, смотря по тому, что больше;

.14 переносной огнетушитель одобренного типа, пригодного для тушения горящей нефти.

6.19.2.3 В дополнение к снабжению, требуемому в 6.19.2.2, обычное снабжение каждой жесткой дежурной шлюпки должно включать отпорный крюк, ведро, нож или топор.

6.19.2.4 В дополнение к снабжению, требуемому в 6.19.2.2, 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 для заделки проколов в соответствующей упаковке;

.5 отпорный крюк в безопасном исполнении.

6.19.3 Дополнительные требования к надутым дежурным шлюпкам.

6.19.3.1 Требования 6.13.1.3 и 6.13.1.5 не применяются к надутым дежурным шлюпкам.

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

.1 достаточной прочностью и жесткостью, чтобы ее можно было спускать и поднимать полностью укомплектованую людьми и снабжением;

.2 достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в четыре раза превышающую массу ее полного числа людей и комплекта снабжения, при температуре окружающей среды 20 ± 3 °С, когда ни один из предохранительных клапанов не действует;

.3 достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в 1,1 раза превышающую массу ее полного числа людей и комплекта снабжения, при температуре окружающей среды -30 °С, когда все предохранительные клапаны действуют.

6.19.3.3 Надутые дежурные шлюпки должны быть сконструированы так, чтобы они были способны выдерживать все условия, когда они установлены на открытой палубе судна в море и способны находиться на плаву в течение 30 сут. при любых морских условиях.

6.19.3.4 Надутые дежурные шлюпки должны отвечать требованиям 6.13.9 и, кроме того, на них должны быть нанесены серийный номер, наименование изготовителя или торговая марка и дата изготовления.

6.19.3.5 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 в случае повреждения какого-либо одного из отсеков неповрежденные отсеки могли поддерживать на плаву дежурную шлюпку с допускаемым к размещению на ней числом людей, сидящих в нормальном положении, массой 82,5 кг каждый, с положительным надводным бортом по всему ее периметру при следующих условиях:

.1 со спущенным передним отсеком плавучести;

.2 с полностью спущенными отсеками плавучести на одном борту дежурной шлюпки;

.3 с полностью спущенными отсеками одного борта и носового отсека.

6.19.3.6 Трубы плавучести, образующие борта надутой дежурной шлюпки, должны в надутом состоянии обеспечивать объем не менее 0,17 $м^3$ на каждого человека из числа людей, допускаемых к размещению на дежурной шлюпке.

6.19.3.7 Каждый отсек плавучести должен быть оборудован невозвратным клапаном для надувания его вручную и средствами для спуска. Должен быть предусмотрен также предохранительный клапан.

6.19.3.8 На нижней поверхности днища и в уязвимых местах наружной поверхности надутой дежурной шлюпки должны быть предусмотрены усиленные полосы.

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

6.19.3.10 Должны быть предусмотрены соответствующие пластыри для крепления фалиней в носу и корме, а также спасательные леера, закрепленные с провесами внутри и снаружи шлюпки.

6.19.4 Скоростные дежурные шлюпки.

6.19.4.1 Скоростная дежурная шлюпка и ее спусковое устройство должны быть такими, чтобы обеспечивался безопасный спуск и подъем шлюпки при неблагоприятных погодных и морских условиях.

6.19.4.2 Все скоростные дежурные шлюпки должны отвечать требованиям, предъявляемым к дежурным шлюпкам, за исключением требований, 6.13.1.4.3, 6.13.1.5, 6.13.7.2, 6.19.1.6 и 6.19.1.11 и, кроме того, требованиям настоящего раздела.

6.19.4.3 Несмотря на требование 6.19.1.3.1, скоростные дежурные шлюпки должны иметь длину корпуса не менее чем 6 м и не более чем 8,5 м, включая надутые конструкции и стационарные привальные брусья и кранцы.

6.19.4.4 Полностью оборудованные скоростные дежурные шлюпки должны быть способны маневрировать на тихой воде в течение не менее четырех часов со скоростью не менее 20 уз. с командой, состоящей по крайней мере из трех человек, и со скоростью не менее 8 уз. с полным числом людей и снабжением.

6.19.4.5 Скоростные дежурные шлюпки должны быть самовосстанавливающимися или легко переворачиваемыми не более чем двумя человеками из их команды.

6.19.4.6 Скоростные дежурные шлюпки должны быть самоосушающимися, либо должна быть преду-смотрена возможность быстрой откачки воды из них.

6.19.4.7 Скоростные дежурные шлюпки должны управляться штурвалом, если пост управления рулем удален от румпеля. Должна быть также предусмотрена аварийная система управления, предусматривающая прямой контроль за рулем, водометным или подвесным двигателем.

6.19.4.8 Двигатели скоростных дежурных шлюпок должны автоматически останавливаться или быть остановлены с помощью аварийного выключателя с поста управления рулем при опрокидывании шлюпки. Двигатели должны обладать способностью запускаться снова, если пост управления рулем оборудован аварийным выключателем, который должен быть включен после возвращения шлюпки в прямое положение. Топливная система и система смазки должны иметь

такую конструкцию, которая предотвращала бы утечку топлива или смазочного масла из двигателя более чем 250 мл во время опрокидывания дежурной шлюпки.

6.19.4.9 Скоростные дежурные шлюпки должны быть оборудованы, насколько это практически возможно, легким и безопасным в эксплуатации стационарным устройством, обеспечивающим одноточечный подвес шлюпки, или его равноценной заменой.

6.19.4.10 Жесткая скоростная дежурная шлюпка должна быть сконструирована так, чтобы, будучи в подвешенном состоянии на своем спускоподъемном приспособлении, она выдерживала без остаточной деформации нагрузку, в 4 раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения.

6.19.4.11 Обычное снабжение скоростной дежурной шлюпки должно включать в себя также комплект носимой УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи.

6.19.4.12 Команда скоростной дежурной шлюпки должна состоять по меньшей мере из рулевого и двух членов экипажа, которые должны регулярно обучаться и тренироваться в соответствии с требованиями Кодекса по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты.

6.19.5 Подвесные бензиновые двигатели.

Подвесные бензиновые двигатели должны отвечать требованиям 6.13.6.2 — 6.13.6.4, 6.13.6.8, 6.13.6.9, 6.13.6.11, 6.13.6.13 и дополнительно следующим требованиям.

6.19.5.1 Двигатель должен быть оборудован устройством по предельной частоте вращения, указателями уровня и температуры масла (охлаждающей жидкости) двигателя. Должна быть предусмотрена возможность реверсирования и установки дросселя в любом положении.

6.19.5.2 Топливные баки и топливные трубопроводы должны быть обрудованы антисифонными устройствами для предотвращения протечек топлива при рассоединении трубопроводов. Применяемые гибкие соединения или шланги должны быть огнестойкими и стойкими против воздействия проводимой среды.

6.19.5.3 Топливные баки должны быть конструкции, рекомендованной изготовителем двигателей, и надежно закреплены.

6.19.5.4 Рекомендуется установка на двигателе устройства для питания клотикового огня.

6.20 СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА

6.20.1 Общие требования.

6.20.1.1 За исключением дополнительных средств для спуска свободнопадающих спасательных шлюпок каждое спусковое устройство должно быть устроено так, чтобы обеспечивать безопасный спуск обслуживаемых им коллективных спасательных средств или дежурных шлюпок с их полным снабжением при неблагоприятных условиях дифферента на нос и на корму до 10° и крена до 20° на любой борт:

.1 после посадки в них в соответствии с требованиями 3.3 или 4.3 их полного числа людей;

.2 только со спусковой командой на борту.

6.20.1.2 Несмотря на требования 6.20.1.1, на нефтеналивных судах, химовозах и газовозах с конечным углом крена более 20°, рассчитанным в соответствии с требованиями части V «Деление на отсеки» Правил классификации и постройки морских судов, спусковые устройства для спасательных шлюпок должны обеспечивать их спуск при конечном угле крена с накрененного борта судна, принимая во внимание аварийную ватерлинию судна в конечной стадии затопления.

6.20.1.3 Спуск обслуживаемых спусковым устройством спасательных средств и дежурных шлюпок с полной нагрузкой и снабжением, а также порожнем, не должен обеспечиваться какими-либо иными способами, чем с помощью силы тяжести или накопленной механической энергии, не зависимой от судовых источников энергии.

6.20.1.4 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.

6.20.1.5 Спусковое устройство и относящиеся к нему приспособления, за исключением лебедок, должны обладать достаточной прочностью, чтобы выдержать производственное испытание статической нагрузкой, не менее чем в 2,2 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку.

6.20.1.6 Конструктивные 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 относительно предполагаемой максимальной рабочей нагрузки и предела прочности применяемых для их изготовления материалов. Все конструктивные элементы спускового устройства, включая конструктивные компоненты лебедок, должны иметь запас прочности не менее 4,5, а лопари, цепи, подвески, звенья и блоки — не менее 6.

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

6.20.1.8 Спусковое устройство спасательной шлюпки должно обеспечивать подъем спасательной шлюпки с ее командой.

6.20.1.9 Каждое спусковое устройство дежурной шлюпки должно обеспечивать подъем дежурной шлюпки с ее полным комплектом людей и снабжения со скоростью не менее 0,3 м/с.

6.20.1.10 Спусковое устройство должно быть таким, чтобы можно было произвести безопасную посадку людей в спасательное средство в соответствии с требованиями 6.8.4.2, 6.8.4.3, 6.13.3.1 и 6.13.3.2.

6.20.1.11 Спусковые устройства дежурных шлюпок должны быть снабжены подъемными стропами для использования при плохих погодных условиях, когда тяжелые блоки лопарей представляют опасность.

6.20.2 Спусковые устройства с лопарями и лебедкой.

6.20.2.1 Каждое спусковое устройство с лопарями и лебедкой, за исключением дополнительных спусковых устройств для свободнопадающих спасательных шлюпок, должно отвечать требованиям 6.20.1 и дополнительно требованиям настоящего пункта.

6.20.2.2 Спусковой механизм должен быть устроен так, чтобы он мог приводиться в действие одним человеком с места, расположенного на палубе судна, а также со спасательного средства либо дежурной шлюпки; находящийся на палубе человек, управляющий спусковым механизмом, должен видеть спускаемые спасательные средства либо дежурную шлюпку.

6.20.2.3 В качестве лопарей должны использоваться нераскручивающиеся и коррозионностойкие стальные тросы.

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

6.20.2.5 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;

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

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

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

6.20.2.8 Скорость спуска на воду, м/с, полностью нагруженных коллективных спасательных средств либо дежурной шлюпки должна быть не менее определяемой по формуле

$$S = 0{,}4 + 0{,}02H, \qquad (6.20.2.8)$$

где H — высота от нока шлюпбалки (плотбалки) до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, м.

6.20.2.9 Скорость спуска полностью оборудованного спасательного плота без людей на борту должна быть не менее 50 %, а скорость спуска других коллективных спасательных средств, полностью оборудованных, но без людей на борту, должна быть не менее 70 % скорости, требуемой в 6.20.2.8.

6.20.2.10 Максимальная скорость спуска должна устанавливаться с учетом конструкции спасательного средства или дежурной шлюпки, защиты людей от чрезмерных перегрузок, а также прочности спусковых устройств с учетом инерционных сил, возникающих при аварийной остановке спуска, но не должна превышать 1 м/с с полным числом людей на борту спасательной или дежурной шлюпки или на спасательном плоту. Спусковые устройства должны оборудоваться средствами, предотвращающими превышение этой скорости.

6.20.2.11 Каждое спусковое устройство должно быть оборудовано тормозами, способными останавливать спуск спасательного средства либо дежурной шлюпки и надежно удерживать их, когда они полностью укомплектованы людьми и снабжением; в необходимых случаях тормозные колодки должны быть защищены от попадания на них воды и масла.

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

6.20.2.13 Для спускового устройства спасательной шлюпки должна быть предусмотрена возможность подвешивания спасательной шлюпки с целью высвобождения механизма разобщения под нагрузкой для его технического обслуживания.

6.20.3 Спуск методом свободного всплытия.

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

6.20.4 Спусковые устройства для спуска свободным падением.

6.20.4.1 Каждое спусковое устройство для спуска свободным падением должно отвечать применимым требованиям 6.20.1 и дополнительно требованиям настоящего пункта.

6.20.4.2 Спусковое устройство должно быть спроектировано и установлено так, чтобы оно и обслуживаемая им спасательная шлюпка действовали как система, обеспечивающая защиту людей от опасных ускорений в соответствии с требованиями 6.16.6 и оставление судна в соответствии с требованиями 6.16.3 и 6.16.4.

6.20.4.3 Спусковое устройство должно быть сконструировано так, чтобы предотвращалось искро- и пламеобразование от трения во время спуска спасательной шлюпки.

6.20.4.4 Спусковое устройство должно быть сконструировано и расположено так, чтобы в готовом к спуску положении расстояние от самой нижней точки спасательной шлюпки, им обслуживаемой, до поверхности воды при наименьшей эксплуатационной осадке судна, как определено в 1.2.1, не превышало допустимой высоты установки шлюпки с учетом требований 6.16.3 (при этом дифференты и крены, требуемые 6.16.3 и 6.20.1.1, не должны приниматься во внимание).

6.20.4.5 Спусковое устройство должно быть устроено так, чтобы исключалась возможность случайного разобщения шлюпки в месте ее установки по-походному. Если средства, обеспечивающие крепление спасательной шлюпки, не могут быть разобщены изнутри спасательной шлюпки, они должны быть устроены так, чтобы предотвратить посадку в спасательную шлюпку без их отдачи.

6.20.4.6 Разобщающий механизм должен быть устроен так, чтобы не менее двух независимых операций внутри спасательной шлюпки потребовалось для спуска ее на воду.

6.20.4.7 Каждое устройство для спуска свободным падением должно быть обеспечено дополнительными средствами, обеспечивающими спуск спасательной шлюпки с помощью лопарей. Такие средства должны отвечать требованиям 6.20.1 (за исключением 6.20.1.3) и 6.20.2 (за исключением 6.20.2.6). Они должны быть способны спустить спасательную шлюпку при неблагоприятных усло-виях дифферента только до 2° и крена только до 5° на любой борт и не должны отвечать требованиям 6.20.2.8 и 6.20.2.9 Если дополнительное спусковое устройство не зависит от силы тяжести, накопленной механической энергии или других ручных средств, спусковой механизм должен иметь питание как от главного, так и от аварийного судового источника энергии.

6.20.4.8 Дополнительное спусковое устройство для свободнопадающей спасательной шлюпки должно быть оборудовано по меньшей мере одним средством разобщения спасательной шлюпки без нагрузки.

6.20.5 Спусковые устройства для спасательных плотов.

Каждое спусковое устройство для спасательного плота должно отвечать требованиям 6.20.1 и 6.20.2, за исключением требований относительно посадки в месте его установки, подъема нагруженного плота и возможности ручного поворота устройства за борт. Спусковое устройство должно иметь автоматически разобщающий гак, устроенный так, чтобы предотвращать преждевременное разобщение спасательного плота во время его спуска и разобщать спасательный плот после спуска его на воду. Устройство для управления разобщением плота под нагрузкой должно:

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

.2 требовать не менее двух различных операций для разобщения гака;

.3 при нагрузке на гак 150 кг требовать приложения усилия не менее 600 Н и не более 700 Н или обеспечивать соответствующую эквивалентную защиту от непреднамеренного разобщения;

.4 быть спроектировано таким образом, чтобы члены экипажа на палубе отчетливо видели, что разобщающий механизм установлен надлежащим образом.

6.20.6 Спусковые устройства для скоростных дежурных шлюпок.

6.20.6.1 Каждое спусковое устройство для скоростной дежурной шлюпки должно отвечать требованиям 6.20.1 и 6.20.2, за исключением требования 6.20.2.10.

6.20.6.2 Спусковое устройство должно быть оборудовано приспособлением для ослабления сил, возникающих при взаимодействии скоростной дежурной шлюпки с волнами во время ее спуска и подъема. Приспособление должно включать в себя гибкий элемент для смягчения ударных сил и амортизирующий элемент для уменьшения влияния качки шлюпки.

6.20.6.3 Лебедка должна быть оборудована автоматическим высокоскоростным натяжным устройством, предотвращающим возникновение слабины троса во всех морских условиях, в которых предполагается эксплуатация скоростной дежурной шлюпки.

6.20.6.4 Действие тормоза лебедки должно быть плавным. Когда спуск скоростной дежурной шлюпки производится с большой скоростью, дополнительная динамическая сила, возникающая в лопаре вследствие действия тормоза при резком торможении, не должна превышать 0,5 раза рабочей нагрузки спускового устройства.

6.20.6.5 Скорость спуска полностью оборудованной скоростной дежурной шлюпки с полным числом людей на борту не должна превышать 1 м/с. Несмотря на требование 6.20.1.9, спусковые устройства должны быть способны поднять полностью оборудованную скоростную дежурную шлюпку, имеющую 6 чел. на борту, со скоростью не менее 0,8 м/с. Устройство также должно быть способно поднять дежурную шлюпку с максимальным числом людей на борту, размещенных в шлюпке как предписано 6.13.2.

6.20.6.6 Не менее трех витков троса должны оставаться на барабане лебедки после того, как скоростная дежурная шлюпка спущена на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.

6.20.7 Посадочные штормтрапы.

6.20.7.1 Должны быть предусмотрены поручни для безопасного прохода людей с палубы к штормтрапу и обратно.

6.20.7.2 Балясины штормтрапа должны:

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

.2 иметь нескользкую поверхность, эффективность которой обеспечивается либо продольными канавками, либо одобренным нескользким покрытием;

.3 иметь длину не менее 480 мм, ширину не менее 115 мм и толщину 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.

6.20.7.3 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 окру-жающей среды, растяжение и удобство для захвата руками по меньшей мере равноценны размерам, стойкости к воздействию окружающей среды, растяжению и удобству для захвата руками, свойственным манильскому тросу. Все концы тросов должны быть заделаны с целью предотвращения их раскручивания.

6.20.8 Морские эвакуационные системы (МЭС).

6.20.8.1 Конструкция системы.

6.20.8.1.1 Скат МЭС должен обеспечивать безопасный спуск людей разного возраста, роста, массы и физических возможностей, одетых в спасательные жилеты одобренного Регистром типа, с места посадки на плавучую платформу или в коллективное спасательное средство.

6.20.8.1.2 Прочность и конструкция ската МЭС должны быть такими, чтобы обеспечивалась безопасная эвакуация людей с учетом заявленной изготовителем пропускной способности.

6.20.8.1.3 Плавучая платформа (если она установлена) должна быть:

.1 такой, чтобы при рабочей нагрузке обеспечивалась ее достаточная плавучесть. В случае платформы надувного типа ее главные камеры плавучести, включая любые банки или конструктивные надувные элементы днища, должны отвечать требованиям 6.9 на основании вместимости платформы, но при этом вместимость платформы должна вычисляться делением полезной площади платформы, определяемой согласно 6.20.8.3, на 0,25;

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

.3 достаточной площади, чтобы обеспечить швартовку по крайней мере двух спасательных плотов и вместить, по меньшей мере, число людей, которое предполагается разместить на этих плотах в любое время. Эта полезная площадь платформы должна быть не менее определяемой по формуле

$$\frac{\text{20 \% общего числа людей, на которое одобрена МЭС}}{4}$$

или 10 $м^2$, смотря по тому, что больше. Однако Регистр может одобрить альтернативные устройства, которые подтверждают соответствие всем предписанным требованиям;

.4 самоосушающейся;

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

.6 оборудована стабилизирующей системой, отвечающей требованиям Регистра;

.7 удерживаемой подтягивающим концом или другими позиционными системами, которые могут автоматически приводиться в рабочее состояние и, если необходимо, устанавливать платформу в положение, требуемое для эвакуации;

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

6.20.8.1.4 Если скат МЭС обеспечивает непосредственный доступ в коллективное спасательное средство, он должен быть снабжен быстро разобщающимся устройством.

6.20.8.2 Эксплуатационные характеристики системы.

6.20.8.2.1 МЭС должна быть такой, чтобы:

.1 она могла устанавливаться одним человеком;

.2 она позволяла числу людей, на которое она рассчитана, 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 она могла быть приведена в рабочее состояние с судна при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт;

.5 в случае оборудования ее наклонным скатом, угол наклона ската к горизонтальной плоскости составлял:

от 30 до 35°, когда судно находится на ровном киле при наименьшей эксплуатационной осадке;

не более 55° для пассажирского судна в конечной стадии его затопления, определяемой в соответствии с требованиями части V «Деление на отсеки» Правил классификации и постройки морских судов;

.6 оценка ее пропускной способности производилась с помощью хронометража операции по эвакуации в условиях порта;

.7 обеспечивались удовлетворительные условия для эвакуации в море при силе ветра 6 баллов по шкале Бофорта;

.8 насколько это практически возможно, она оставалась годной к использованию в условиях обледенения;

.9 ее конструкция требовала только минимального текущего технического обслуживания. Любая часть системы, требующая технического обслуживания судовой командой, должна быть легкодоступной, а ее обслуживание — легко выполнимым.

6.20.8.2.2 Если судно снабжено одной или более МЭС, то по меньшей мере 50 % из них должны быть подвергнуты испытанию на приведение ее в рабочее состояние после установки. При удовлетворительных результатах таких испытаний остальные МЭС должны быть испытаны на приведение в рабочее состояние в течение 12 мес. после даты установки.

6.20.8.3 Надувные спасательные плоты, исполь-зуемые с МЭС.

6.20.8.3.1 Любой надувной спасательный плот, используемый с МЭС, должен:

.1 удовлетворять требованиям 6.9;

.2 располагаться вблизи контейнера с МЭС, но так, чтобы его можно было сбросить, не задевая скат и платформу МЭС;

.3 разобщаться по одному от стеллажа, где он хранится, вместе со средствами для его швартовки к платформе;

.4 быть установленным в соответствии с требованиями 2.4.4 — 2.4.6;

.5 быть снабжен заранее прикрепленными или легко прикрепляемыми к платформе линями, которые можно открепить от платформы из плота.

6.20.8.4 Контейнеры для системы.

6.20.8.4.1 Скат и платформа должны быть упакованы в контейнер, который:

.1 сконструирован так, чтобы противостоять сильному износу в условиях морской среды;

.2 по возможности должен быть водонепроницаемым, за исключением сливных отверстий в днище контейнера.

6.20.8.4.2 Контейнер должен иметь маркировку, содержащую следующие данные:

.1 наименование изготовителя или торговую марку;

.2 серийный номер;

.3 наименование органа, одобрившего МЭС и ее пропускную способность;

.4 надпись "SOLAS";

.5 дату изготовления (месяц и год);

.6 дату и место последнего освидетельствования;

.7 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией судна;

.8 место хранения на судне.

6.20.8.4.3 Инструкции по спуску и эксплуатации должны наноситься на контейнере или вблизи него.

6.20.8.5 Маркировка ската и платформы.

6.20.8.5.1 Эвакуационные скаты должны иметь маркировку, содержащую следующие данные:

.1 наименование изготовителя или торговую марку;

.2 серийный номер;

.3 дату изготовления (месяц и год);

.4 наименование органа, одобрившего эвакуационный скат;

.5 наименование и местонахождение станции обслуживания, которая проводила последнее осви-детельствование, и дата этого освидетельствования;

.6 пропускную способность системы.

6.20.9 Средства спасания.

6.20.9.1 Средства спасания должны обеспечивать безопасное перемещение людей, включая беспомощных, с поверхности воды на палубу судна.

6.20.9.2 Площадь поверхности воды, обслуживаемая средствами спасания, должна быть не менее 9 $м^2$ и иметь достаточное освещение с палубы судна.

6.20.9.3 Средства спасания могут быть следующими.

6.20.9.3.1 МЭС, отвечающая требованиям 6.20.8, оборудованная плавучей платформой, с трапом или другим устройством, по которым здоровые люди могли бы подняться на палубу, и механическими средствами, обеспечивающими подъем беспомощных людей. Если скат МЭС предназначен для того, чтобы здоровые люди поднимались с платформы на палубу судна, то скат должен быть оборудован поручнями или портативным трапом, имеющим ступеньки с эффективной нескользящей поверхностью.

6.20.9.3.2 Средство, оборудованное плавучей платформой, отвечающее требованиям 6.8.3.1, 6.8.4.1, 6.8.5.1.1 и требованиям 6.9.2, 6.9.2.1, 6.9.2.3, 6.9.2.4, 6.9.7, 6.9.8.1, 6.9.8.2 (если установлен) и 6.9.9.1 в случае надувного средства; или требованиям 6.10.1, 6.10.2, 6.10.6.2 — 6.10.6.4, 6.10.6.6, 6.10.6.9, 6.10.6.10 и 6.10.7 в случае жесткого средства. Средство должно обслуживаться спусковым устройством, отвечающим требованиям 6.20.1, оборудованным лебедкой с механическим приводом, или эквивалентным устройством, способным поднять средство с поверхности воды на палубу судна с полным числом людей, на размещение которого оно одобрено, с оборудованием для спасания со скоростью не менее чем 0,3 м/с. Должны быть предусмотрены меры, обеспечивающие пре-дотвращение перенапряжения спускового устройства. Дополнительно средство должно отвечать следующим требованиям:

.1 средство должно быть хорошо видимого цвета и защищено от повреждения во время перемещения у борта судна;

.2 люди, находящиеся в средстве, должны быть защищены от повреждений, причиняемых спусковым устройством;

.3 средство должно быть оборудовано двумя посадочными площадками, отвечающими требованиям 6.9.4.1 или 6.10.4.1;

.4 средство должно иметь четкую маркировку, указывающую максимальное число людей, допущен-ных к размещению на нем;

.5 плавучая платформа должна быть самоосушающейся;

.6 должны быть предусмотрены соответствующие средства для подтягивания к борту судна;

.7 должен иметься один нож типа, предписанного 6.8.5.1.2, хранящийся в кармане недалеко от места крепления подтягивающего линя;

.8 должно быть установлено специальное приспособление, закрывающее зазор между нагруженным средством и палубой, когда спасаемые люди поднимаются на судно;

.9 чтобы не путать средство с плотами, оно должно иметь четкую маркировку, предотвращающую это;

.10 если средство надувное, то его система газонаполнения должна быстро приводиться в действие с помощью ручного управления;

.11 должны быть предусмотрены меры, не допускающие падение людей со средства во время удара его о борт судна.

6.20.9.3.3 Средства спасания, одобренные в соответствии с требованиями 1.3.3.

6.21 ЛИНЕМЕТАТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА

6.21.1 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 при штиле;

.3 включать не менее четырех линей, имеющих каждый разрывное усилие не менее 2 кН;

.4 иметь краткую инструкцию или рисунки, поясняющие правила использования линеметательного устройства.

6.21.2 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 вместе с запальными средствами должен храниться в ящике, обеспечивающем их защиту от воздействия окружающей среды.

6.22 ОБЩЕСУДОВАЯ АВРАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ И КОМАНДНОЕ ТРАНСЛЯЦИОННОЕ УСТРОЙСТВО

6.22.1 Общесудовая авральная сигнализация.

6.22.1.1 Общесудовая авральная 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 звукосигнальным устройством, работающим от основной судовой электросети, а также от аварийного источника электроэнергии, требуемого разд. 9 и 19 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов, в зависимости от случая. Сигнализация должна приводиться в действие с ходового мостика, а также, за исключением судового свистка, с других ключевых постов.

Сигнал тревоги должен звучать с момента включения до тех пор, пока он не будет выключен вручную или временно прерван сообщением по командному трансляционному устройству.

6.22.1.2 Минимальные уровни звукового давления во внутренних помещениях и снаружи 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 умеренных условиях погоды.

6.22.1.3 Уровень звукового давления у спальных мест в каютах и в ванных (душевых) помещениях должен быть не менее 75 дБ(А), но по крайней мере на 10 дБ(А) выше уровня шумового фона в этих помещениях.

6.22.1.4 Звуковые сигналы, за исключением сигналов, подаваемых звонком, должны иметь частоту от 200 до 2500 Гц. Уровень звукового давления должен измеряться в полосе частот 1/3 октавы относительно частоты основной гармоники сигнала и никогда не должен превышать 120 дБ(А).

6.22.2 Командное трансляционное устройство.

6.22.2.1 Командное трансляционное устройство должно предусматривать установку громкоговорителей, позволяющих передавать сообщения во все помещения, где обычно находятся члены экипажа или пассажиры или и те и другие вместе, а также в места сбора. К таким помещениям могут не относиться подпалубные проходы, боцманские кладовые, лазареты, насосные отделения. Устройство должно позволять вести радиовещание с ходового мостика и с других мест на судне, при необходимости. Громкоговорители должны быть установлены с учетом предельных акустических условий и не требовать каких-либо действий от слушателей. Устройство должно быть защищено от несанкционированного использования.

6.22.2.2 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 (в каютах указанные уровни звукового давления должны обеспечиваться и во время проведения ходовых испытаний);

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

6.22.2.3 Если какой-либо громкоговоритель может быть выключен на месте, должна быть предусмотрена возможность включения его с поста(ов) управления, включая ходовой мостик.

6.22.2.4 Командное трансляционное устройство должно отвечать требованиям 3.8 и разд. 11 части IV «Радиооборудование».

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ И НАНЕСЕНИЮ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИХ МАТЕРИАЛОВ НА СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

1 СПАСАТЕЛЬНЫЕ И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

1.1 Световозвращающие материалы должны быть установлены на верхней части планширя, а также на борту шлюпки, насколько возможно ближе к планширю. Материалы должны быть достаточной ширины и длины, чтобы обеспечить минимальную площадь 150 см^2, и должны быть расположены через соответствующие промежутки (приблизительно 80 см от центра до центра). В случае, если установлен тент, он не должен мешать установке материалов на борту шлюпки, а верхняя часть тента должна быть снабжена световозвращающими материалами, аналогичными тем, о которых упоминалось выше, и расположенными через соответствующие промежутки (приблизительно 80 см от центра до центра). На частично закрытых или полностью закрытых спасательных шлюпках такие материалы должны быть размещены следующим образом:

.1 для обнаружения горизонтально направленными световыми лучами — через соответствующие промежутки на половине высоты между планширем и верхней частью стационарного закрытия;

.2 для обнаружения вертикально направленными световыми лучами (например, с вертолетов) — через соответствующие промежутки вокруг наружной части горизонтальной (или аналогичной) верхней поверхности стационарного закрытия;

.3 световозвращающие материалы должны быть также установлены на днище спасательных шлюпок и дежурных шлюпок, которые не являются самовосстанавливающимися.

2 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

2.1 Световозвращающие материалы должны быть установлены вокруг тента спасательного плота. Материал должен быть достаточной ширины и длины, чтобы обеспечить минимальную площадь 150 см^2, и должен быть расположен через соответствующие промежутки (приблизительно 80 см от центра до центра) на достаточной высоте выше ватерлинии, включая входы, если это является достаточным. На надувных спасательных плотах световозвращающие материалы должны быть установлены также на наружном днище в виде креста в центре. Размер креста равен половине диаметра спасательного плота, аналогичный крест также должен быть установлен на верхней части тента.

На спасательных плотах, которые не снабжены тентами, материалы, которые должны быть достаточной ширины и длины, чтобы обеспечивать минимальную площадь 150 см^2, должны быть закреплены на камере плавучести через соответствующие промежутки (приблизительно 80 см от центра до центра) таким образом, чтобы они были видимы как с воздуха, так и с судна.

3 СПАСАТЕЛЬНЫЕ КРУГИ

3.1 Световозвращающие материалы достаточной ширины (приблизительно 5 см) должны быть закреплены замкнутым контуром вокруг тела спасательного круга в четырех равноудаленных друг от друга местах.

4 ПЛАВУЧИЕ ПРИБОРЫ

4.1 Плавучие приборы должны быть снабжены световозвращающими материалами таким же образом, как и спасательные плоты без тентов, в зависимости от размера и формы прибора. Такие материалы должны быть видимы как с воздуха, так и с судна.

5 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

5.1 Спасательные жилеты должны быть снабжены полосками световозвращающих материалов общей площадью не менее 400 см^2, распределенными таким образом, чтобы это способство-вало поиску с воздуха и с палубы спасательного средства во всех направлениях. Для двустороннего спасательного жилета полоски должны быть закреплены таким образом, чтобы не имело значения, какой стороной надевается жилет. Такой материал должен быть расположен как можно ближе к верхней части спасательного жилета.

6 ГИДРОТЕРМОКОСТЮМЫ

6.1 Гидротермокостюмы должны быть снабжены полосками световозвращающих материалов общей площадью не менее 400 см^2, распределенными таким образом, чтобы это способствовало поиску с воздуха и с палубы спасательного средства во всех направлениях.

Для гидротермокостюма, который не переворачивает автоматически человека, одетого в этот костюм, задняя часть костюма должна быть снабжена световозвращающим материалом общей площадью не менее 100 см^2.

7 ОСНОВНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ

7.1 Световозвращающие материалы должны удовлетворять требованиям, изложенным в части XIII «Материалы» Правил классификации и постройки морских судов.

7.2 Предполагается, что рис. 7.2-1—7.2-11, представленные в настоящем приложении, обеспечат Администрацию государства флага примерами установки световозвращающих материалов в соответствии с настоящей Рекомендацией.

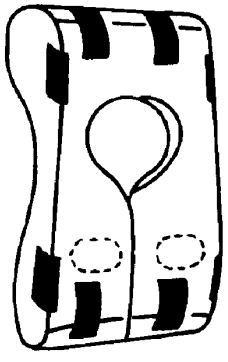

Рис. 7.2-1



Рис. 7.2.-2

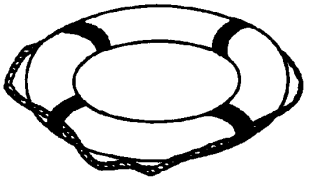

Рис. 7.2-3

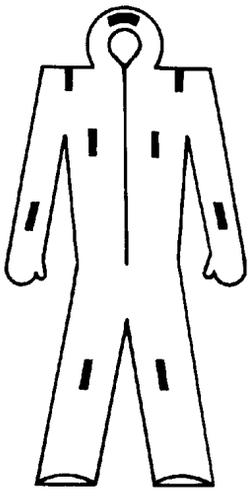

Рис. 7.2-4

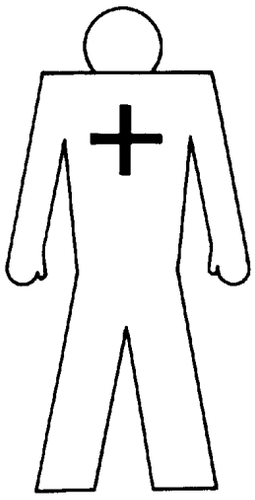

Рис. 7.2-5

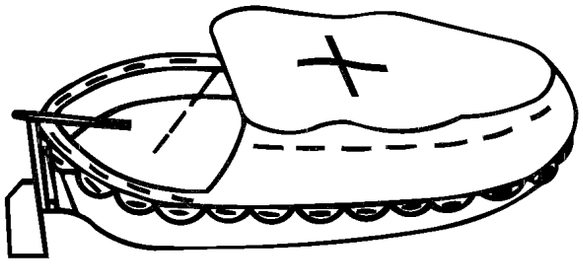

Рис. 7.2-6

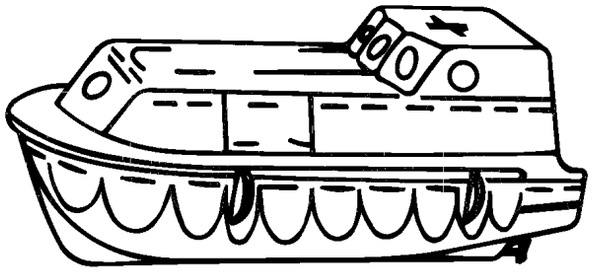

Рис. 7.2-7

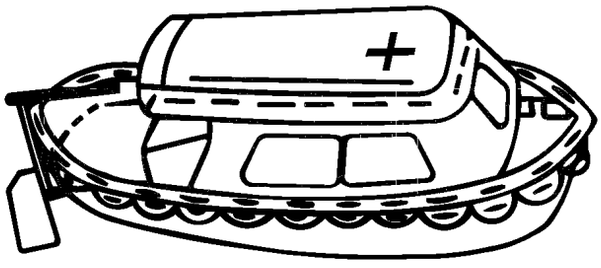

Рис. 7.2-8

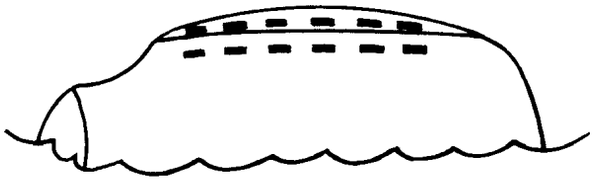

Рис. 7.2-9

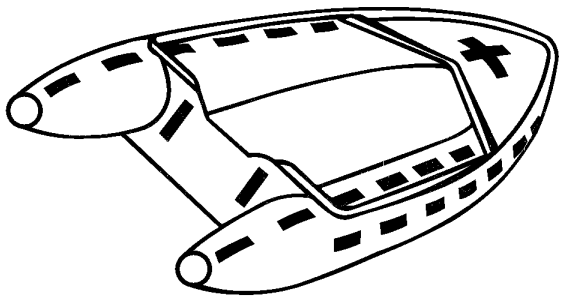

Рис. 7.2-10

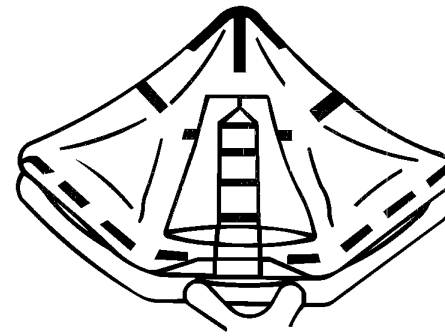

Рис. 7.2-11

Российский морской регистр судоходства

Правила по оборудованию морских судов
Часть II
Спасательные средства

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8

gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru