

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.48(66)
ОДОБРЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА
ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ (КОДЕКС КСС) <*>**

(4 июня 1996 года)

<*> В силу поправок к Международной [конвенции](#) по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных [Резолюцией](#) MSC.47(66) от 4 июня 1996 года на шестьдесят шестой сессии Комитета по безопасности на море, Международный [кодекс](#) по спасательным средствам (Кодекс КСС) имеет обязательную силу согласно этой [Конвенции](#).

Комитет по безопасности на море,

ссылаясь на [статью 28 "b"](#) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

признавая необходимым установить международные стандарты для спасательных средств, требуемых [главой III](#) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками,

принимая во внимание [Резолюцию](#) MSC.47(66), которой он, среди прочего, одобрил поправки к [главе III](#) Конвенции СОЛАС, с тем чтобы с 1 июля 1998 года придать положениям Международного [кодекса](#) по спасательным средствам (Кодекс КСС) обязательную силу согласно этой [Конвенции](#),

рассмотрев на своей шестьдесят шестой сессии текст предложенного [Кодекса КСС](#),

1. одобряет Международный [кодекс](#) по спасательным средствам (Кодекс КСС), текст которого изложен в Приложении к настоящей Резолюции;
2. отмечает, что согласно поправкам к [главе III](#) Конвенции СОЛАС 1974 года поправки к [Кодексу КСС](#) одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) этой Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [Приложение](#), за исключением его [главы I](#);
3. просит Генерального секретаря направить заверенные копии настоящей Резолюции и текста [Кодекса КСС](#), содержащегося в Приложении, всем

Договаривающимся правительствам [Конвенции](#);

4. просит далее Генерального секретаря направить копии настоящей Резолюции и [Приложения](#) к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами [Конвенции](#).

Приложение

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ (КОДЕКС КСС)

ПРЕАМБУЛА

1 Целью настоящего Кодекса является установление международных стандартов для спасательных средств, требуемых [главой III](#) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года.

2 С 1 июля 1998 года положения настоящего Кодекса будут иметь обязательную силу согласно Международной [конвенции](#) по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками. Любые будущие поправки к Кодексу будут одобряться и вступать в силу в соответствии с процедурой, установленной в [статье VIII](#) этой Конвенции.

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

1.1.2 Эффективное удаление от судна есть способность спасательной шлюпки, спускаемой методом свободного падения, отойти от судна после спуска без использования ее двигателей.

1.1.3 Ускорение при спуске методом свободного падения есть степень изменения скорости движения, испытываемая находящимися в спасательной шлюпке людьми при спуске ее методом свободного падения.

1.1.4 Одобренная высота спуска методом свободного падения есть наибольшая одобренная для шлюпки высота спуска, измеренная от спокойной

поверхности воды до самой низкой точки спасательной шлюпки, когда она находится в положении готовности к спуску.

1.1.5 Угол наклона спусковой рампы есть угол между горизонтальной плоскостью и направляющими спасательной шлюпки в положении ее готовности к спуску, когда судно находится на ровном киле.

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

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

1.1.8 Требуемая высота спуска методом свободного падения есть наибольшее расстояние, измеренное от спокойной поверхности воды до самой низкой точки спасательной шлюпки, когда она находится в положении готовности к спуску, при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

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

1.1.10 Угол входа в воду есть угол между горизонтальной плоскостью и направляющими спасательной шлюпки при касании ею воды.

1.1.11 Термины, используемые в настоящем Кодексе, имеют те же значения, что и термины, которые определены в [правиле III/3](#).

1.2. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

1.2.1 [Пункт 1.2.2.7](#) применяется к спасательным средствам всех судов.

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

.1 быть изготовлены надлежащим образом и из надлежащих материалов;

.2 не приходить в негодность при хранении их при температуре воздуха от - 30 °С до + 65 °С;

.3 если предполагается, что во время их использования они могут попасть в морскую воду, работать при температуре морской воды от - 1 °С до + 30 °С;

.4 где это применимо, быть стойкими к гниению, коррозии и не быть чрезмерно подверженными воздействию морской воды, нефти или грибков;

.5 не терять своих качеств при воздействии солнечных лучей;

.6 быть хорошо видимого цвета на всех частях, где это будет способствовать их обнаружению;

.7 иметь покрытие из световозвращающего материала в тех местах, где это будет способствовать их обнаружению, в соответствии с рекомендациями Организации;

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

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

.10 где это применимо, быть обеспечены защитой от короткого замыкания цепи электрического тока с целью предотвращения ущерба и телесных повреждений.

1.2.3 Администрация должна устанавливать срок службы спасательных средств, подверженных потере своих качеств с течением времени. Такие спасательные средства должны иметь маркировку, указывающую срок службы или дату, к которой они должны быть заменены. Предпочтительным способом установления срока службы является постоянная маркировка с датой истечения срока годности. Батареи, не имеющие маркировки с датой истечения срока годности, могут использоваться при условии их ежегодной замены, а в случае использования батареи аккумуляторов - если имеется возможность проверки состояния электролита.

ГЛАВА II. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

2.1. СПАСАТЕЛЬНЫЕ КРУГИ

2.1.1. СПЕЦИФИКАЦИЯ СПАСАТЕЛЬНОГО КРУГА

Каждый спасательный круг должен:

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

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

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

.4 иметь массу не менее 2,5 кг;

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

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

.7 если он предназначен для приведения в действие устройства для быстрого разобширения автоматически действующих дымовых шашек и самозажигающихся огней, иметь массу, достаточную для приведения в действие этого устройства; и

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

2.1.2. САМОЗАЖИГАЮЩИЕСЯ ОГНИ СПАСАТЕЛЬНЫХ КРУГОВ

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

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

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

.3 иметь источник энергии, обеспечивающий выполнение требований [пункта 2.1.2.2](#) в течение по меньшей мере 2 ч; и

.4 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое [пунктом 2.1.1.6](#).

2.1.3. АВТОМАТИЧЕСКИ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ДЫМОВЫЕ ШАШКИ СПАСАТЕЛЬНЫХ КРУГОВ

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

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

.2 не загораться вспышкой и не выбрасывать пламя в течение всего времени действия дымовой шашки;

.3 не заливаться водой на волнении;

.4 продолжать дымообразование по меньшей мере в течение 10 с при погружении их полностью в воду;

.5 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое [пунктом 2.1.1.6](#).

2.1.4. ПЛАВУЧИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЛИНИ

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

.1 быть нескручивающимися;

.2 иметь диаметр не менее 8 мм; и

.3 иметь разрывное усилие не менее 5 кН.

2.2. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

2.2.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ ЖИЛЕТАМ

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

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

.1 по меньшей мере 75% лиц, совершенно не знакомых с конструкцией спасательного жилета, могли правильно надеть его в течение не более 1 мин без всякой помощи, подсказок или предварительной демонстрации;

.2 после демонстрации надевания все люди могли правильно надеть его без посторонней помощи в течение не более 1 мин;

.3 было совершенно ясно, что его можно надевать лишь на одну сторону, или чтобы, по возможности, исключалась вероятность неправильного надевания;

.4 его было удобно носить; и

.5 в нем можно было прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без получения при этом телесных повреждений и без смещения или повреждения спасательного жилета.

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

.1 поддерживать рот обессилевшего или потерявшего сознание человека на расстоянии не менее 120 мм от поверхности воды так, чтобы тело человека было отклонено назад под углом не менее 20° от его вертикального положения; и

.2 поворачивать не более чем за 5 с тело потерявшего сознание человека в воде из любого положения в такое, при котором его рот находится над водой.

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

2.2.1.5 Конструкция и эксплуатационные характеристики детского спасательного жилета должны удовлетворять тем же требованиям, которые предъявляются к спасательному жилету для взрослого человека, за исключением следующего:

.1 допускается оказание помощи малолетним детям при надевании жилета;

.2 достаточно, чтобы рот обессилевшего или потерявшего сознание ребенка поддерживался над поверхностью воды на расстоянии, соответствующем размерам ребенка; и

.3 допускается оказание помощи детям при посадке в спасательную шлюпку или на спасательный плот, однако подвижность ребенка с надетым жилетом не должна существенно ограничиваться.

2.2.1.6 В дополнение к маркировке, требуемой [пунктом 1.2.2.9](#), маркировка детского спасательного жилета должна содержать:

.1 пределы роста или веса ребенка, при которых спасательный жилет удовлетворяет критериям испытаний и оценки, рекомендованным Организацией; и

.2 символ ребенка, как показано в принятом Организацией символе "детский спасательный жилет".

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

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

2.2.2. НАДУВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

Спасательный жилет, плавучесть которого обеспечивается надуванием, должен иметь не менее двух отдельных камер, отвечать требованиям [пункта 2.2.1](#) и должен:

.1 надуваться автоматически при погружении, иметь устройство для надувания, приводимое в действие вручную одним движением, и быть способен надуваться ртом;

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

.3 отвечать требованиям [пункта 2.2.1.7](#) после надувания с помощью автоматического механизма.

2.2.3. ОГНИ СПАСАТЕЛЬНЫХ ЖИЛЕТОВ

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

.4 быть белого цвета.

2.2.3.2 Если огонь, упомянутый в [пункте 2.2.3.1](#), является проблесковым, он должен, кроме того:

.1 быть снабжен ручным выключателем; и

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

2.3. ГИДРОКОСТЮМЫ

2.3.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ГИДРОКОСТЮМАМ

2.3.1.1 Гидрокостюм должен изготавливаться из водонепроницаемых материалов так, чтобы:

.1 его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи не более чем за 2 мин, с учетом надевания другой одежды и спасательного жилета, если гидрокостюм требует ношения спасательного жилета;

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

.3 он закрывал все тело, за исключением лица. Руки также должны быть закрыты, если не предусмотрены постоянно прикрепленные к гидрокостюму перчатки;

.4 он имел средства для доведения до минимума или сокращения избытка воздуха в штанинах; и

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

2.3.1.2 Гидрокостюм, отвечающий также требованиям [раздела 2.2](#), может считаться спасательным жилетом.

2.3.1.3 Гидрокостюм и спасательный жилет, если гидрокостюм требует ношения спасательного жилета, должны позволять надевшему их человеку:

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

.2 выполнять обычные обязанности, связанные с оставлением судна;

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

.4 проплыть короткое расстояние и забраться в спасательную шлюпку или на спасательный плот.

2.3.1.4 Гидрокостюм, обладающий плавучестью и предназначенный для использования без спасательного жилета, должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям [пункта 2.2.3](#), и свистком, предписанным [пунктом 2.2.1.8](#).

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

2.3.2. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕПЛОЗАЩИТНЫМ СВОЙСТВАМ ГИДРОКОСТЮМОВ

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

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

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

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

2.3.3. ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАВУЧЕСТИ

Человек в гидрокостюме или в гидрокостюме и спасательном жилете должен быть способен переворачиваться в пресной воде из положения лицом вниз в положение лицом вверх не более чем за 5 с.

2.4. ЗАЩИТНЫЕ КОСТЮМЫ

2.4.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЗАЩИТНЫМ КОСТЮМАМ

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

.1 обеспечивалась его собственная плавучесть не менее 70 Н;

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

.3 закрывалось все тело, за исключением головы, кистей рук и, если разрешит Администрация, ног; должны быть предусмотрены перчатки и капюшон таким образом, чтобы их можно было всегда использовать вместе с защитным костюмом;

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

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

.6 имелся карман для переносного ОВЧ радиотелефона; и

.7 обеспечивалось боковое зрение в секторе не менее 120°.

2.4.1.2 Защитный костюм, отвечающий также требованиям [раздела 2.2](#), может считаться спасательным жилетом.

2.4.1.3 Защитный костюм должен позволять надевшему его человеку:

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

.2 прыгать в воду ногами вперед с высоты не менее 4,5 м без получения при этом телесных повреждений и без повреждения или смещения костюма;

.3 проплыть не менее 25 м и забраться в спасательную шлюпку или на спасательный плот;

.4 надеть спасательный жилет без посторонней помощи; и

.5 выполнять все обязанности по оставлению судна, оказывать помощь другим лицам и использовать дежурную шлюпку.

2.4.1.4 Защитный костюм должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям [пункта 2.2.3](#), и свистком, предписанным [пунктом 2.2.1.8](#).

2.4.2. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕПЛОЗАЩИТНЫМ СВОЙСТВАМ ЗАЩИТНЫХ КОСТЮМОВ

2.4.2.1 Защитный костюм должен:

.1 иметь маркировку с указанием на то, что он должен надеваться на

теплую одежду, если он изготовлен из материала, не обладающего теплоизоляционными свойствами;

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

2.4.3. 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 сохранять это положение. Костюм не должен способствовать перевороту человека лицом вниз в условиях значительного волнения.

2.5. ТЕПЛОЗАЩИТНЫЕ СРЕДСТВА

2.5.1 Теплозащитное средство должно быть изготовлено из водонепроницаемого материала, обладающего теплопроводностью не свыше 7800 Вт/(кв. м·К), и иметь такую конструкцию, чтобы, будучи надето на человека, оно снижало потерю тепла телом человека как конвективным путем, так и через испарение.

2.5.2 Теплозащитное средство должно:

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

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

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

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

ГЛАВА III. ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

3.1. ПАРАШЮТНЫЕ РАКЕТЫ

3.1.1 Парашютная ракета должна:

- .1 быть заключена в водостойкий корпус;
- .2 быть снабжена краткой инструкцией или рисунками, четко иллюстрирующими способ ее использования, напечатанными на ее корпусе;
- .3 иметь встроенное запальное средство; и
- .4 иметь такую конструкцию, чтобы не причинять неудобства держащему ее человеку при использовании ракеты в соответствии с инструкцией изготовителя.

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

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

3.2. ФАЛЬШФЕЙЕРЫ

3.2.1 Фальшфейер должен:

- .1 быть заключен в водостойкий корпус;
- .2 быть снабжен краткой инструкцией или рисунками, четко иллюстрирующими способ его использования, напечатанными на его корпусе;
- .3 иметь автономное запальное средство; и
- .4 иметь такую конструкцию, чтобы не причинять неудобства держащему его человеку и не подвергать опасности спасательную шлюпку или спасательный плот из-за горящих или тлеющих остатков при его использовании в соответствии с инструкцией изготовителя.

3.2.2 Фальшфейер должен:

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

3.3. ПЛАВУЧИЕ ДЫМОВЫЕ ШАШКИ

3.3.1 Плавающая дымовая шашка должна:

- .1 быть заключена в водостойкий корпус;
- .2 не загораться вспышкой при использовании ее в соответствии с инструкцией изготовителя; и
- .3 быть снабжена краткой инструкцией или рисунками, четко иллюстрирующими способ ее использования, напечатанными на ее корпусе.

3.3.2 Плавающая дымовая шашка должна:

- .1 равномерно испускать дым хорошо видимого цвета 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; и
- .4 продолжать дымообразование в течение 10 с при погружении ее в воду на глубину 100 мм.

ГЛАВА IV. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ И ПЛОТЫ

4.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ ПЛОТАМ

4.1.1. КОНСТРУКЦИЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ ПЛОТОВ

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

4.1.1.2 Конструкция спасательного плота должна обеспечивать нормальную работоспособность как самого плота, так и его оборудования

после сбрасывания плота на воду с высоты 18 м. Если спасательный плот должен размещаться на высоте более 18 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, он должен быть такого типа, какой удовлетворительно прошел испытание сбрасыванием на воду по меньшей мере с этой высоты.

4.1.1.3 Находясь на плаву, спасательный плот должен быть способен выдерживать многократные прыжки на него с высоты не менее 4,5 м от его днища как с поднятым тентом, так и без него.

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

4.1.1.5 Спасательный плот должен иметь тент для защиты находящихся на нем людей от воздействия внешней среды, который должен устанавливаться автоматически после спуска плота на воду. Тент должен отвечать следующим положениям:

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

.2 его внутренняя поверхность должна быть такого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся на спасательном плоту людей;

.3 каждый вход должен быть четко обозначен и оборудован эффективным регулируемым закрывающим устройством, которое люди в гидрокостюмах могут легко и быстро открывать изнутри и снаружи и закрывать изнутри плота, так чтобы обеспечивалась вентиляция, но исключалось проникновение морской воды, ветра и холода. На спасательных плотках вместимостью более восьми человек должно иметься не менее двух диаметрально противоположных друг другу входов;

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

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

.6 он должен иметь приспособление для сбора дождевой воды;

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

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

4.1.2. МИНИМАЛЬНАЯ ВМЕСТИМОСТЬ И МАССА СПАСАТЕЛЬНЫХ ПЛОТОВ

4.1.2.1 Не должны одобряться спасательные плоты вместимостью менее шести человек, рассчитанной в соответствии с требованиями [пункта 4.2.3](#) или [4.3.3](#), в зависимости от случая.

4.1.2.2 Общая масса спасательного плота, его контейнера и снабжения не должна превышать 185 кг, за исключением случаев, когда спасательный плот предназначен для спуска с помощью одобренного спускового устройства, отвечающего требованиям [раздела 6.1](#), или когда не требуется размещать его в месте, позволяющем легко переносить его с борта на борт.

4.1.3. ОБОРУДОВАНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ ПЛОТОВ

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

4.1.3.2 Спасательный плот должен иметь надежный фалинь длиной не менее 10 м плюс расстояние от места его размещения до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна 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 требуемого [пунктом 4.1.6](#) слабого звена, должно быть не менее 15 кН для плотов вместимостью более 25 человек, не менее 10 кН для плотов вместимостью от 9 до 25 человек и не менее 7,5 кН для любых других плотов.

4.1.3.3 На верху тента спасательного плота должна быть установлена лампочка с ручным выключателем. Огонь лампочки должен быть белого цвета с длительностью непрерывного действия не менее 12 ч и силой света не менее 4,3 кд во всех направлениях верхней полусферы. Если огонь является проблесковым, он должен давать не менее 50 и не более 70 проблесков в минуту с эквивалентной эффективной силой света в течение 12 ч. Лампочка должна автоматически загораться при поднятии тента. Ее батареи не должны разряжаться под воздействием сырости или влаги в хранящемся спасательном плоту.

4.1.3.4 Внутри спасательного плота должна быть установлена лампочка с ручным выключателем, способная непрерывно работать не менее 12 ч. Лампочка должна автоматически загораться при поднятии тента и иметь силу света, достаточную для чтения инструкций по выживанию и информации, касающейся снабжения плота. Ее батареи не должны разряжаться под воздействием сырости или влаги в хранящемся спасательном плоту.

4.1.4. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ, СПУСКАЕМЫЕ С ПОМОЩЬЮ ПЛОТБАЛКИ

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

.1 когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения, быть способен выдерживать удар о борт судна в направлении перпендикулярно борту судна при скорости соударения не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м, не получая при этом повреждений, которые бы влияли на его работу;

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

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

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

4.1.5. СНАБЖЕНИЕ

4.1.5.1 Нормальное снабжение каждого спасательного плота должно включать:

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

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

может быть складным;

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

.4 две губки;

.5 два плавучих якоря, каждый с дректовом, способным выдерживать рывки, и ниралом, если он предусмотрен, причем один из плавучих якорей должен быть запасным, а другой - постоянно прикреплен к спасательному плоту так, чтобы при надувании или нахождении на плаву спасательный плот удерживался в наиболее устойчивом положении к ветру. Прочность каждого плавучего якоря, их дректовов и ниралов, если имеются, должна быть достаточной при любых условиях моря. Плавучие якоря должны иметь устройства, предотвращающие скручивание троса и быть такого типа, чтобы исключалась возможность выворачивания их наизнанку между стропами. Плавучие якоря, постоянно прикрепленные к спасательным плотам, спускаемым с помощью плотбалки, и спасательным плотам, установленным на пассажирских судах, должны быть устроены так, чтобы они раскрывались только вручную. Все другие спасательные плоты должны иметь плавучие якоря, раскрывающиеся автоматически, как только плот оказался на плаву;

.6 два плавучих гребка;

.7 три консервных ножа и пару ножниц. Для этой цели подходят ножи в безопасном исполнении со специальными консервными лезвиями;

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

.9 один свисток или равноценный звуковой сигнал;

.10 четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям [раздела 3.1](#);

.11 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям [раздела 3.2](#);

.12 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям [раздела 3.3](#);

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

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

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

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

.17 один комплект рыболовных принадлежностей;

.18 пищевой рацион калорийностью из расчета не менее 10000 кДж на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту. Эти рационы должны быть вкусными и съедобными в течение рекомендованного срока годности и упакованы таким образом, чтобы их можно было делить на части и легко вскрывать. Рационы должны быть в воздухонепроницаемой упаковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;

.19 водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды из расчета 1,5 л на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту, из которого по 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 [пункте 4.4.7.5](#), способным производить такое же количество пресной воды за 2 дня;

.20 один нержавеющей градуированный сосуд для питья;

.21 медикаменты от морской болезни в количестве, достаточном по меньшей мере на 48 ч, и по одному гигиеническому пакету на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту;

.22 инструкцию по выживанию;

.23 инструкцию по первоочередным действиям; и

.24 теплозащитные средства, отвечающие требованиям [раздела 2.5](#), в количестве, достаточном для 10% числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту, или двух, смотря по тому, что больше.

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

4.1.5.3 Для пассажирских судов, совершающих короткие международные рейсы такого характера и продолжительности, что, по мнению

Администрации, не все предметы, перечисленные в [пункте 4.1.5.1](#), являются необходимыми, Администрация может разрешить, чтобы снабжение имеющихся на таких судах спасательных плотов включало предметы, предусмотренные в [пунктах 4.1.5.1.1 - 4.1.5.1.6](#) включительно, [4.1.5.1.8, 4.1.5.1.9, 4.1.5.1.13 - 4.1.5.1.16](#) включительно и [4.1.5.1.21 - 4.1.5.1.24](#) включительно, а также половину количества предметов снабжения, предусмотренных [пунктами 4.1.5.1.10 - 4.1.5.1.12](#) включительно. Маркировка, требуемая [пунктами 4.2.6.3.5 и 4.3.6.7](#), на таких спасательных плотах должна состоять из надписи "SOLAS B PACK", выполненной прописными печатными буквами латинского алфавита.

4.1.5.4 В необходимых случаях снабжение должно храниться в контейнере, который, если он не является неотъемлемой частью спасательного плота или не прикреплен к нему постоянно, должен размещаться внутри плота в закреплённом положении и быть способен находиться в воде на плаву в течение не менее 30 мин без ущерба для его содержимого.

4.1.6. УСТРОЙСТВА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ СВОБОДНОЕ ВСПЛЫТИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ ПЛОТОВ

4.1.6.1. Фалинь и относящиеся к нему приспособления

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

4.1.6.2. Слабое звено

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

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

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

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

4.1.6.3. Гидростатические разобщающие устройства

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

.1 быть изготовлено из совместимых материалов так, чтобы исключалась возможность неправильного срабатывания устройства. Гальванизация или другие способы нанесения металлического покрытия на детали гидростатического разобшающего устройства не должны допускаться;

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

.3 иметь средства осушения для предотвращения скопления воды в гидростатической камере, когда устройство находится в нормальном положении;

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

.5 иметь на своей наружной части постоянную маркировку, указывающую тип и серийный номер устройства;

.6 иметь постоянную маркировку на корпусе или на надежно прикрепленной к нему отличительной табличке, указывающую дату изготовления, тип и серийный номер устройства, а также допустимо ли его использование для плота вместимостью более 25 человек;

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

.8 если является заменяемым, вместо требования [пункта 4.1.6.3.6](#) иметь маркировку, позволяющую определить, когда истекает срок его годности.

4.2. НАДУВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

4.2.1 Надувные спасательные плоты должны отвечать требованиям [раздела 4.1](#) и, кроме того, требованиям настоящего раздела.

4.2.2 Конструкция надувных спасательных плотов

4.2.2.1 Главная камера плавучести должна быть разделена по меньшей мере на два отдельных отсека, каждый из которых надувается через свой собственный невозвратный клапан. Камеры плавучести должны быть устроены так, чтобы в случае повреждения какого-либо одного из отсеков или в случае, если какой-либо один из отсеков не будет надут, неповрежденные отсеки могли поддерживать спасательный плот на плаву с положительным надводным бортом по всему его периметру, когда плот нагружен допусаемым к размещению числом людей массой 75 кг каждый, сидящих в

нормальном положении.

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

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

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

4.2.2.3 Спасательный плот должен быть таким, чтобы его мог надуть один человек. Спасательный плот должен надуваться нетоксичным газом. Надувание спасательного плота должно занимать не более 1 мин при температуре окружающей среды от 18 °С до 20 °С и не более 3 мин при температуре окружающей среды - 30 °С. После надувания спасательный плот должен сохранять свою форму, когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения.

4.2.2.4 Каждый отсек надувного плота должен быть способен выдерживать давление, по меньшей мере в 3 раза превышающее рабочее давление, и должен быть защищен от возникновения давления, в два раза превышающего рабочее давление, либо с помощью предохранительных клапанов, либо путем ограничения количества подаваемого газа. Для поддержания в отсеках рабочего давления должна быть предусмотрена возможность их подкачки насосом или мехами, требуемыми [пунктом 4.2.9.1.2](#).

4.2.3 Вместимость надувных спасательных плотов

Количество людей, допускаемое к размещению на спасательном плоту, должно равняться меньшему из следующих чисел:

.1 наибольшее целое число, полученное от деления объема главных труб плавучести в надутом состоянии в кубических метрах (в который для этой цели не включаются ни арки, ни поперечные банки, если таковые имеются) на 0,096; или

.2 наибольшее целое число, полученное от деления внутренней горизонтальной площади сечения спасательного плота в квадратных метрах (в которую для этой цели может включаться поперечная банка или банки, если таковые имеются), измеренной до внутренней кромки труб плавучести, на 0,372; или

.3 число людей средней массой 75 кг с надетыми гидрокостюмами и спасательными жилетами или только спасательными жилетами в случае размещения на плотках, спускаемых с помощью плотбалки, которые могут сидеть с достаточным комфортом и высотой подтентового пространства, не создавая помех для использования любого предмета снабжения спасательного плота.

4.2.4 Доступ на надувные спасательные плоты

4.2.4.1 По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована полужесткая посадочная площадка, способная поддерживать человека массой 100 кг и позволяющая находящимся в воде людям забраться на спасательный плот. Посадочная площадка должна быть установлена так, чтобы предотвращалась значительная утечка газа из спасательного плота в случае ее повреждения. На спускаемом с помощью плотбалки спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного концам для подтягивания плота к борту и приспособлениям для посадки с судна на плот.

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

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

4.2.5 Остойчивость надувных спасательных плотов

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

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

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

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

.1 карманы должны быть хорошо видимого цвета;

.2 конструкция карманов должна обеспечивать заполнение водой по

меньшей мере на 60% их вместимости в течение 25 с;

.3 общая вместимость карманов должна быть по меньшей мере 220 л для плотов вместимостью до 10 человек;

.4 общая вместимость карманов для плотов вместимостью более 10 человек должна быть не менее 20 N литров, где N - число находящихся на плоту людей; и

.5 карманы должны размещаться симметрично по периферии плота. Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие быстрый выход воздуха из-под днища плота.

4.2.6 Контейнеры для надувных спасательных плотов

4.2.6.1 Спасательный плот должен быть упакован в контейнер, который:

.1 изготовлен так, чтобы быть способным выдерживать суровые условия эксплуатации в море;

.2 с упакованным в него спасательным плотом и его снабжением обладает достаточной собственной плавучестью, чтобы вытянуть наружу фалинь и привести в действие механизм газонаполнения при погружении тонущего судна в воду;

.3 является, насколько это практически возможно, водонепроницаемым, за исключением спускных отверстий в днище контейнера.

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

4.2.6.3 Контейнер должен иметь маркировку, содержащую:

.1 наименование изготовителя или товарный знак;

.2 серийный номер;

.3 наименование одобряющего органа и число людей, допускаемое к размещению;

.4 SOLAS;

.5 тип заложенного комплекта аварийного снабжения;

.6 дату проведения последнего обслуживания;

.7 длину фалиня;

.8 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (в зависимости от высоты, с которой производилось испытание сбрасыванием, и длины фалиня); и

.9 инструкции по спуску.

4.2.7 Маркировка надувных спасательных плотов

4.2.7.1 Спасательный плот должен иметь маркировку, содержащую:

.1 наименование изготовителя или товарный знак;

.2 серийный номер;

.3 дату изготовления (месяц и год);

.4 наименование одобряющего органа;

.5 наименование и местонахождение станции обслуживания, которая проводила последнее обслуживание; и

.6 число людей, допускаемое к размещению, - над каждым входом, шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота.

4.2.7.2 Каждый спасательный плот должен иметь маркировку, содержащую название и порт регистрации судна, на котором он должен быть установлен, выполненную так, чтобы ее в любое время можно было заменить без открытия контейнера.

4.2.8 Надувные спасательные плоты, спускаемые с помощью плотбалки

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

.1 в 4 раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота 20 ± 3 °C, когда ни один из предохранительных клапанов не действует; и

.2 в 1,1 раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся

температуре спасательного плота - 30 °С, когда все предохранительные клапаны действуют.

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

4.2.9 Дополнительное снабжение надувных спасательных плотов

4.2.9.1 В дополнение к снабжению, требуемому [пунктом 4.1.5](#), каждый надувной спасательный плот должен иметь:

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

.2 один насос или одни мехи для подкачки.

4.2.9.2 Ножи, требуемые [пунктом 4.1.5.1.2](#), должны быть в безопасном исполнении, а консервные ножи и ножницы, требуемые [пунктом 4.1.5.1.7](#), должны быть безопасного типа.

4.3. ЖЕСТКИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

4.3.1 Жесткие спасательные плоты должны отвечать требованиям [раздела 4.1](#) и, кроме того, требованиям настоящего раздела.

4.3.2 Конструкция жестких спасательных плотов

4.3.2.1 Плавучесть спасательного плота должна обеспечиваться одобренным плавучим материалом, расположенным как можно ближе к краям спасательного плота. Этот плавучий материал не должен поддерживать горение либо должен иметь покрытие, не поддерживающее горение.

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

4.3.3 Вместимость жестких спасательных плотов

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

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

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

.3 число людей средней массой 75 кг с надетыми гидрокостюмами и спасательными жилетами, которые могут сидеть с достаточным комфортом и высотой подтентового пространства, не создавая помех для использования любого предмета снабжения спасательного плота.

4.3.4 Доступ на жесткие спасательные плоты

4.3.4.1 По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована жесткая наклонная посадочная площадка, позволяющая находящимся в воде людям забраться на спасательный плот. На спускаемом с помощью плотбалки спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного концам для подтягивания плота к борту и приспособлениям для посадки с судна на плот.

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

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

4.3.5 Остойчивость жестких спасательных плотов

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

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

4.3.6 Маркировка жестких спасательных плотов

Спасательный плот должен иметь маркировку, содержащую:

- .1 название и порт регистрации судна, которому он принадлежит;
- .2 наименование изготовителя или товарный знак;
- .3 серийный номер;

.4 наименование одобряющего органа;

.5 число людей, допускаемое к размещению, - над каждым входом, шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота;

.6 SOLAS;

.7 тип заложенного комплекта аварийного снабжения;

.8 длину фалиня;

.9 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (высоту, с которой производилось испытание сбрасыванием); и

.10 инструкции по спуску.

4.3.7 Жесткие спасательные плоты, спускаемые с помощью плотбалки

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 4 раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения.

4.4. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ ШЛЮПКАМ

4.4.1. КОНСТРУКЦИЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

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

4.4.1.2 Каждая спасательная шлюпка должна иметь подтвержденное Администрацией свидетельство об одобрении, содержащее по меньшей мере следующие сведения:

- наименование изготовителя и его адрес;
- модель шлюпки и ее серийный номер;

- месяц и год изготовления;
- число людей, одобренное для размещения в шлюпке; и
- информацию об одобрении, требуемую [пунктом 1.2.2.9](#).

Организация, производящая освидетельствование шлюпки, должна выдать свидетельство об одобрении, в котором дополнительно к вышеупомянутым сведениям указываются:

- номер свидетельства об одобрении;
- материал конструкции корпуса достаточно подробно, чтобы обеспечить отсутствие проблем совместимости в случае ремонта;
- общая масса с полным комплектом людей и снабжения; и
- подтверждение одобрения, что касается [разделов 4.5, 4.6, 4.7, 4.8](#) или [4.9](#).

4.4.1.3 Все спасательные шлюпки должны обладать достаточной прочностью, чтобы:

.1 их можно было безопасно спускать на воду, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения; и

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

4.4.1.4 Корпуса и жесткие закрытия не должны поддерживать горение или должны быть негорючими.

4.4.1.5 Места для сидения должны быть оборудованы на поперечных и продольных банках или закрепленных сиденьях, имеющих такую конструкцию, чтобы выдерживать:

.1 статическую нагрузку, эквивалентную числу людей массой 100 кг каждый, для которого предусмотрены места в спасательной шлюпке согласно требованиям [пункта 4.4.2.2.2](#);

.2 нагрузку, равную 100 кг, на каждом посадочном месте, когда спасательная шлюпка, спускаемая на таях, сбрасывается на воду с высоты не менее 3 м; и

.3 нагрузку, равную 100 кг, на каждом посадочном месте, когда спасательная шлюпка, спускаемая методом свободного падения, сбрасывается с высоты, по меньшей мере в 1,3 раза превышающей одобренную высоту

спуска методом свободного падения.

4.4.1.6 Каждая спасательная шлюпка, спускаемая на таях, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать указанную ниже нагрузку безостаточной деформации после ее снятия:

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

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

4.4.1.7 Каждая спасательная шлюпка, спускаемая на таях, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения и оборудована в применимых случаях салазками или наружными привальными брусьями, должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать удар о борт судна в направлении перпендикулярно борту судна при скорости соударения не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м.

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

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

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

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

4.4.2. ВМЕСТИМОСТЬ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

4.4.2.1 Спасательные шлюпки вместимостью более 150 человек не должны допускаться.

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

.1 число людей средней массой 75 кг с надетыми спасательными жилетами, которые могут сидеть в нормальном положении, не создавая помех для средств приведения спасательной шлюпки в движение или использования любого предмета ее снабжения; или

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

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

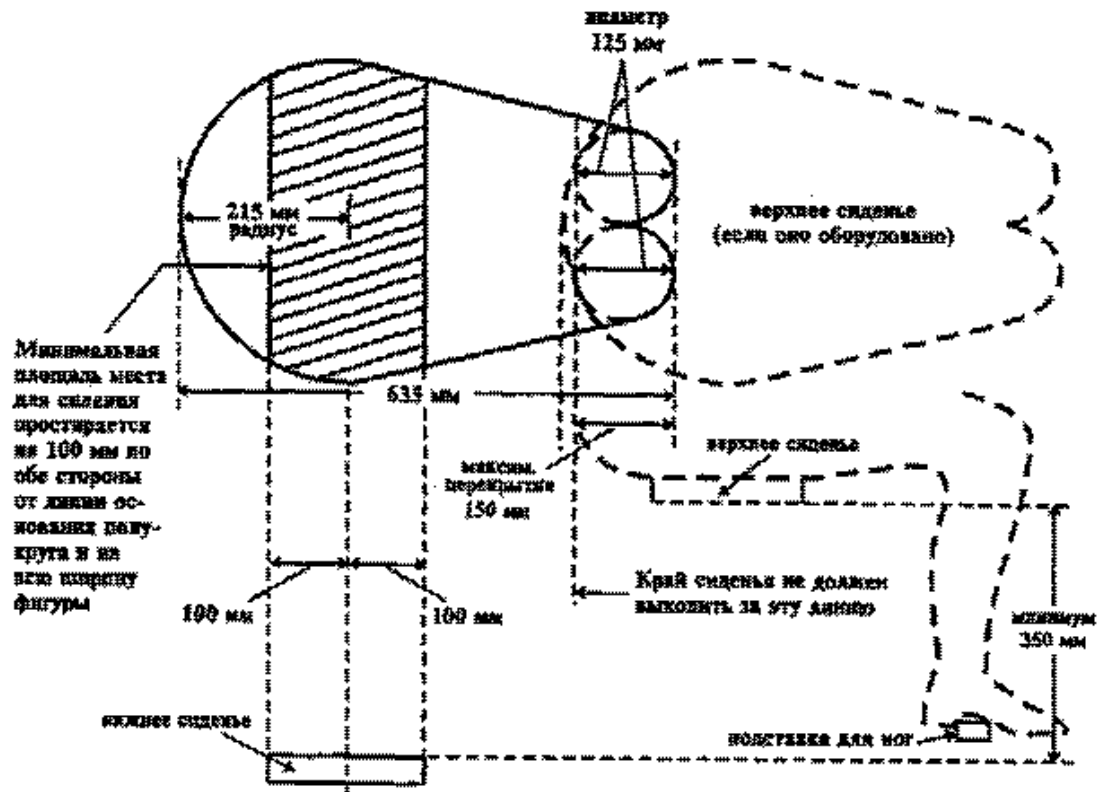


Рис. 1

4.4.3. ДОСТУП В СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

4.4.3.1 Каждая спасательная шлюпка пассажирского судна должна быть устроена и расположена так, чтобы все расписанные в шлюпку люди могли совершить быструю посадку в нее. Должна также иметься возможность быстрой высадки людей из спасательной шлюпки.

4.4.3.2 Каждая спасательная шлюпка грузового судна должна быть

устроена и расположена так, чтобы все расписанные в шлюпку люди могли совершить посадку в нее в течение не более 3 мин с момента подачи команды к посадке. Должна также иметься возможность быстрой высадки людей из спасательной шлюпки.

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

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

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

4.4.4. ПЛАВУЧЕСТЬ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

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

4.4.5. НАДВОДНЫЙ БОРТ И ОСТОЙЧИВОСТЬ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

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

4.4.5.2 В состоянии загрузки, указанном в [пункте 4.4.5.1](#):

.1 каждая спасательная шлюпка, имеющая бортовые отверстия вблизи привального бруса, должна иметь надводный борт, измеряемый от ватерлинии до самого нижнего отверстия, через которое может произойти затопление

спасательной шлюпки, равный не менее 1,5% длины спасательной шлюпки или 100 мм, смотря по тому, что больше; и

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

4.4.6. СРЕДСТВА ПРИВЕДЕНИЯ СПАСАТЕЛЬНОЙ ШЛЮПКИ В ДВИЖЕНИЕ

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

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

4.4.6.3 Двигатель должен быть способен работать в течение не менее 5 мин после спуска из холодного состояния, когда спасательная шлюпка находится вне воды.

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

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

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

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

4.4.6.8 Скорость переднего хода спасательной шлюпки на тихой воде, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения и когда работают ее вспомогательные механизмы, которые приводятся в действие от двигателя, должна быть не менее 6 узлов и не менее 2 узлов при буксировке спасательного плота вместимостью 25 человек, нагруженного полным комплектом людей и снабжения, или его эквивалента. Должно быть предусмотрено достаточное количество топлива, пригодного для использования в условиях температур, предполагаемых в районе эксплуатации судна, чтобы обеспечить движение полностью нагруженной спасательной шлюпки со скоростью 6 узлов в течение не менее 24 ч.

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

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

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

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

4.4.7. ОБОРУДОВАНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

4.4.7.1 Все спасательные шлюпки, за исключением спускаемых методом свободного падения, должны быть оборудованы по меньшей мере одним спускным клапаном, расположенным вблизи самой низкой точки корпуса,

который должен автоматически открываться для спуска воды из спасательной шлюпки, когда она не находится на плаву, и автоматически закрываться, предотвращая попадание в спасательную шлюпку воды, когда она находится на плаву. Каждый спускной клапан должен быть снабжен колпачком или пробкой для его закрытия, которые должны быть прикреплены к спасательной шлюпке штертом, цепочкой или другим подходящим способом. Спускные клапаны должны быть легкодоступны изнутри шлюпки, а место их расположения должно быть четко обозначено.

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

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

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

4.4.7.5 Все спасательные шлюпки должны быть оборудованы достаточным количеством водонепроницаемых ящиков или отсеков для хранения мелких предметов снабжения, воды и провизии, требуемых [пунктом 4.4.8](#). Спасательная шлюпка должна иметь средства для сбора дождевой воды и, если этого требует Администрация, дополнительно опреснитель морской воды ручного действия. Действие опреснителя не должно зависеть ни от солнечной энергии, ни от химических веществ, иных чем морская вода. Должны быть предусмотрены средства для хранения собранной воды.

4.4.7.6 Каждая спасательная шлюпка, спускаемая на одноточечном подвесе или с помощью талей, за исключением спасательных шлюпок,

спускаемых методом свободного падения, должна быть оборудована разобщающим механизмом, отвечающим следующим требованиям с учетом положений [пункта .5](#), ниже:

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

.2 механизм должен обеспечивать разобщение следующими двумя способами:

.2.1 обычным, при котором разобщение происходит после спуска спасательной шлюпки на воду или при отсутствии нагрузки на гаках; и

.2.2 под нагрузкой, при которой разобщение происходит при наличии нагрузки на гаках. Этот способ должен обеспечивать разобщение спасательной шлюпки при любых условиях нагрузки: от полного отсутствия ее, когда спасательная шлюпка находится на воде, до нагрузки, в 1,1 раза превышающей общую массу спасательной шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения. Этот способ должен предусматривать надлежащую защиту от случайного или преждевременного разобщения. В дополнение к сигналу опасности надлежащая защита должна включать специальное механическое устройство, обычно не требующееся для разобщения при отсутствии нагрузки. Для предотвращения случайного разобщения во время подъема шлюпки это механическое устройство (блокировка) должно срабатывать только тогда, когда разобщающий механизм надлежащим образом и полностью возвращен в исходное положение. Для предотвращения преждевременного разобщения под нагрузкой срабатывание разобщающего механизма должно требовать намеренного и длительного усилия оператора. Разобщающий механизм должен иметь такую конструкцию, чтобы находящиеся в шлюпке члены экипажа могли ясно видеть, когда он надлежащим образом и полностью возвращен в исходное положение и готов к подъему. Должны быть предусмотрены четкие эксплуатационные инструкции с соответствующей формулировкой предупреждения;

.3 органы управления разобщающим механизмом должны быть четко обозначены цветом, контрастирующим с цветом окружающих предметов;

.4 конструктивные элементы крепления разобщающего механизма к спасательной шлюпке должны быть спроектированы с 6-кратным запасом прочности относительно предела прочности применяемых материалов, предполагая, что масса спасательной шлюпки равномерно распределена между талями; и

.5 требования [пункта 4.4.7.6.2](#) могут не применяться, если для спуска

спасательной или дежурной шлюпки используется устройство одноточечной системы подвеса в комбинации с соответствующим фалинем; в таком случае будет достаточным только один способ разобщения спасательной или дежурной шлюпки, а именно когда она находится полностью на плаву.

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

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

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

4.4.7.10 Должна быть установлена лампочка с ручным выключателем. Огонь лампочки должен быть белого цвета с длительностью непрерывного действия не менее 12 часов и силой света не менее 4,3 кд во всех направлениях верхней полусферы. Если огонь является проблесковым, он должен давать не менее 50 и не более 70 проблесков в минуту в течение 12 ч при эквивалентной силе света.

4.4.7.11 Внутри спасательной шлюпки должна быть установлена лампочка с ручным выключателем или другой источник света, обеспечивающие в течение не менее 12 ч освещение, достаточное для чтения инструкций по выживанию и информации, касающейся снабжения шлюпки; однако использование для этих целей керосиновых ламп не должно допускаться.

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

4.4.8. СНАБЖЕНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

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

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

.2 два отпорных крюка;

.3 плавучий черпак и два ведра;

.4 руководство по выживанию;

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

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

.7 два надежных фалиня длиной, не менее чем в два раза превышающей расстояние от места установки спасательной шлюпки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 15 м, смотря по тому, что больше. На спасательных шлюпках, спускаемых методом свободного падения, оба фалиня должны располагаться в носовой части шлюпки и быть готовыми

к использованию. На других шлюпках один фалинь, прикрепленный к разобщающему устройству, требуемому [пунктом 4.4.7.7](#), должен находиться в носовой оконечности спасательной шлюпки, а другой - прочно крепиться к форштевню или вблизи него и быть готовым к использованию;

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

.9 водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды из расчета 3 л на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательной шлюпке, из которого по 1 л на человека может быть заменено опреснительным аппаратом, способным производить такое же количество пресной воды за 2 дня, или по 2 л на человека может быть заменено ручным вакуумным опреснителем, описанным в [пункте 4.4.7.5](#), способным производить такое же количество пресной воды за 2 дня;

.10 нержавеющий ковш со штертом;

.11 нержавеющий градуированный сосуд для питья;

.12 пищевой рацион, описанный в [пункте 4.1.5.1.18](#), калорийностью из расчета не менее 10000 кДж на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательной шлюпке; эти рационы должны быть в воздухонепроницаемой упаковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;

.13 четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям [раздела 3.1](#);

.14 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям [раздела 2.2](#);

.15 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям [раздела 3.3](#);

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

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

.18 один экземпляр [таблицы](#) спасательных сигналов, предписанных [правилом V/16](#), в водозащищенном исполнении или в водонепроницаемой упаковке;

.19 один свисток или равноценный звуковой сигнал;

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

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

.22 складной нож, прикрепленный к шлюпке штертом;

.23 три консервных ножа;

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

.25 если спасательная шлюпка не является автоматически самоосушающейся, ручной насос, пригодный для эффективной откачки воды;

.26 один комплект рыболовных принадлежностей;

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

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

.29 прожектор с горизонтальным и вертикальным секторами луча не менее 6° и измеренной силой света 2500 кд, который может непрерывно работать в течение не менее 3 ч;

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

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

.32 для судов, совершающих рейсы такого характера и продолжительности, что, по мнению Администрации, предметы, перечисленные в [пунктах 4.4.8.12](#) и [4.4.8.26](#), не являются необходимыми, Администрация может не требовать их наличия.

4.4.9. МАРКИРОВКА СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

4.4.9.1 Число людей, одобренное к размещению на спасательной шлюпке, должно быть нанесено на ней четким шрифтом несмываемой краской.

4.4.9.2 Название и порт регистрации судна, которому принадлежит спасательная шлюпка, должны быть нанесены на каждом борту в носовой части спасательной шлюпки прописными печатными буквами латинского

алфавита.

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

4.5. ЧАСТИЧНО ЗАКРЫТЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

4.5.1 Частично закрытые спасательные шлюпки должны отвечать требованиям [раздела 4.4](#) и, кроме того, требованиям настоящего раздела.

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

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

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

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

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

.5 входы, устроенные в тенте, должны быть оборудованы эффективными регулируемыми закрывающими устройствами, которые могут легко и быстро открываться и закрываться изнутри или снаружи, так чтобы обеспечивалась вентиляция, но исключалось проникновение морской воды, ветра и холода; должны быть предусмотрены надежные средства, позволяющие держать

входы в открытом и закрытом положениях;

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

.7 он должен иметь приспособление для сбора дождевой воды; и

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

4.5.3 Внутренняя поверхность спасательной шлюпки должна быть хорошо видимого цвета.

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

4.6. ПОЛНОСТЬЮ ЗАКРЫТЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

4.6.1 Полностью закрытые спасательные шлюпки должны отвечать требованиям [раздела 4.4](#) и, кроме того, требованиям настоящего раздела.

4.6.2 Закрытие

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

.1 оно должно обеспечивать укрытие для находящихся в спасательной шлюпке людей;

.2 доступ в спасательную шлюпку должен обеспечиваться с помощью люков, которые могут закрываться так, чтобы спасательная шлюпка стала водонепроницаемой;

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

.4 входные люки должны быть способны открываться и закрываться как снаружи, так и изнутри спасательной шлюпки и быть оборудованы

надежными средствами, позволяющими держать их в открытом положении;

.5 за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, оно должно обеспечивать возможность грести;

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

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

.8 наружная поверхность закрытия должна быть хорошо видимого цвета, а внутренняя - такого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся в спасательной шлюпке людей;

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

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

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

4.6.3 Опрокидывание спасательной шлюпки и возвращение ее в прямое положение

4.6.3.1 В спасательных шлюпках, за исключением спускаемых методом свободного падения, для каждого обозначенного места для сидения должен быть предусмотрен привязной ремень. Конструкция привязного ремня должна быть такой, чтобы он надежно удерживал на месте человека массой 100 кг, когда спасательная шлюпка находится в опрокинутом положении. Каждый комплект привязных ремней для сидения должен иметь цвет, контрастирующий с цветом ремней соседних сидений. В спасательных шлюпках, спускаемых методом свободного падения, каждое сиденье должно быть оборудовано снаряжением безопасности контрастного цвета, имеющим такую конструкцию, чтобы оно надежно удерживало на месте человека массой 100 кг как при спуске спасательной шлюпки методом свободного падения, так и в ее опрокинутом положении.

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

4.6.3.3 После получения повреждений, указанных в [пункте 4.4.1.1](#), спасательная шлюпка должна поддерживать на плаву ее полный комплект людей и снабжения, а ее остойчивость должна быть такой, чтобы в случае опрокидывания она автоматически принимала положение, позволяющее находящимся в ней людям покинуть шлюпку через выход, расположенный выше уровня воды. При устойчивом затопленном состоянии спасательной шлюпки уровень воды внутри нее, измеренный по спинке сиденья, не должен превышать 500 мм над поверхностью сиденья при любом положении сидящего.

4.6.3.4 Конструкция выхлопных труб двигателя, воздухопроводов и других отверстий должна быть такой, чтобы при опрокидывании спасательной шлюпки и возвращении ее в прямое положение исключалась возможность попадания воды в двигатель.

4.6.4 Средства приведения спасательной шлюпки в движение

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

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

4.6.4.3 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 внутрь шлюпки.

4.6.5 Защита от ускорений

Несмотря на требования [пункта 4.4.1.7](#), полностью закрытая спасательная шлюпка, за исключением спасательной шлюпки, спускаемой методом

свободного падения, должна иметь такую конструкцию и такие наружные привальные брусья, чтобы обеспечивалась защита от опасных ускорений, возникающих при ударе нагруженной полным комплектом людей и снабжения спасательной шлюпки о борт судна со скоростью соударения не менее 3,5 м/с.

4.7. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ, СПУСКАЕМЫЕ МЕТОДОМ СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ

4.7.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Спасательные шлюпки, спускаемые методом свободного падения, должны отвечать требованиям [раздела 4.6](#) и, кроме того, требованиям настоящего раздела.

4.7.2. ВМЕСТИМОСТЬ СПАСАТЕЛЬНОЙ ШЛЮПКИ, СПУСКАЕМОЙ МЕТОДОМ СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ

Вместимость спасательной шлюпки, спускаемой методом свободного падения, определяется числом людей, которым могут быть обеспечены места для сидения без помех для средств приведения спасательной шлюпки в движение или использования любого предмета ее снабжения. Ширина сиденья должна быть не менее 430 мм. Свободное пространство перед спинкой сиденья должно быть не менее 635 мм. Спинка должна возвышаться над поверхностью сиденья не менее чем на 1000 мм.

4.7.3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

4.7.3.1 Каждая спасательная шлюпка, спускаемая методом свободного падения с одобренной высоты спуска с судна, имеющего дифферент до 10° и крен до 20° на любой борт, должна при приводнении немедленно получать поступательное движение вперед без соприкосновения с судном, когда она имеет полный комплект снабжения и нагружена:

.1 ее полным комплектом людей;

.2 людьми, размещенными так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее носу;

.3 людьми, размещенными так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее корме; и

.4 только командой, занятой эксплуатацией шлюпки.

4.7.3.2 На нефтяных танкерах, танкерах-химовозах и газовозах с конечным углом крена более 20°, рассчитанным в соответствии с

Международной **конвенцией** по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной **Протоколом** 1978 года к ней; и применимыми рекомендациями Организации, спасательная шлюпка должна иметь возможность спуска методом свободного падения при таких расчетных значениях конечного угла крена и конечной ватерлинии судна.

4.7.3.3 Требуемая высота спуска методом свободного падения ни в коем случае не должна превышать одобренную высоту спуска методом свободного падения.

4.7.4. КОНСТРУКЦИЯ

Каждая спасательная шлюпка, спускаемая методом свободного падения, должна иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать падение на воду с ее полным комплектом людей и снабжения с высоты, по меньшей мере в 1,3 раза превышающей одобренную высоту спуска методом свободного падения.

4.7.5. ЗАЩИТА ОТ ОПАСНЫХ УСКОРЕНИЙ

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

- .1 ее полным комплектом людей;
- .2 людьми, размещенными так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее носу;
- .3 людьми, размещенными так, чтобы центр тяжести шлюпки оказался, насколько возможно, ближе к ее корме; и
- .4 только командой, занятой эксплуатацией шлюпки.

4.7.6. ОБОРУДОВАНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

Каждая спасательная шлюпка, спускаемая методом свободного падения, должна быть оборудована системой разобщения с судном, которая должна:

- .1 иметь два независимых и управляемых только изнутри шлюпки устройства для приведения системы в действие, которые должны быть обозначены цветом, контрастирующим с цветом окружающих предметов;

.2 быть устроена так, чтобы обеспечивалось разобшение при любых условиях загрузки шлюпки от порожнего состояния до по меньшей мере 200% нормальной загрузки всем оборудованием и снабжением, а также числом людей, на которое шлюпка подлежит одобрению;

.3 быть надлежащим образом защищена от случайного или преждевременного срабатывания;

.4 быть такой конструкции, чтобы ее можно было опробовать без спуска шлюпки; и

.5 быть спроектирована с 6-кратным запасом прочности относительно предела прочности применяемых материалов.

4.7.7. СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОДОБРЕНИИ

В дополнение к требованиям [пункта 4.4.1.2](#) в свидетельстве об одобрении спасательной шлюпки, спускаемой методом свободного падения, должны также указываться:

- одобренная высота спуска методом свободного падения;
- требуемая длина спусковой ramпы; и
- угол наклона спусковой ramпы для одобренной высоты спуска методом свободного падения.

4.8. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ С АВТОНОМНОЙ СИСТЕМОЙ ВОЗДУХОСНАБЖЕНИЯ

В дополнение к соответствию требованиям [раздела 4.6](#) или [4.7](#), в зависимости от случая, спасательная шлюпка с автономной системой воздухоснабжения должна быть устроена так, чтобы во время ее движения, когда все ее входы и отверстия закрыты, воздух внутри спасательной шлюпки оставался безопасным и пригодным для дыхания, а двигатель работал нормально в течение не менее 10 мин. В течение этого периода давление воздуха внутри спасательной шлюпки не должно падать ниже наружного атмосферного давления или превышать его более чем на 20 гПа. Система воздухоснабжения должна быть оборудована индикаторами, постоянно показывающими давление подаваемого воздуха.

4.9. ОГНЕЗАЩИЩЕННЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

4.9.1 В дополнение к соответствию требованиям [раздела 4.8](#) огнезащищенная спасательная шлюпка, находясь на плаву, должна

обеспечивать защиту допускаемого к размещению на ней числа людей, будучи охвачена пламенем непрерывно горящей нефти в течение не менее 8 мин.

4.9.2 Система водяного орошения

Спасательная шлюпка, на которой в качестве средства защиты от огня используется система водяного орошения, должна отвечать следующим положениям:

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

.2 водозаборное устройство должно быть устроено так, чтобы предотвращалось всасывание горючих жидкостей с поверхности воды; и

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

ГЛАВА V. ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

5.1. ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

5.1.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

5.1.1.1 Если в настоящем разделе не предусмотрено иное, все дежурные шлюпки должны отвечать требованиям [пунктов 4.4.1 - 4.4.7.4](#) включительно, а также [4.4.7.6, 4.4.7.7, 4.4.7.9, 4.4.7.10](#) и [4.4.9](#). Спасательная шлюпка может быть одобрена и использоваться в качестве дежурной шлюпки, если она отвечает всем требованиям настоящего раздела, успешно выдержала испытания для дежурной шлюпки, требуемое [правилом III/4.2](#), а ее размещение на судне, устройства для спуска и подъема отвечают всем требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

5.1.1.2 Несмотря на требования [пункта 4.4.4](#), на дежурных шлюпках необходимый плавучий материал может располагаться снаружи корпуса, при условии что материал надежно защищен от повреждений и способен выдерживать воздействие внешней среды, как указано в [пункте 5.1.3.3](#).

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

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

.2 обеспечивать размещение по меньшей мере пяти человек, находящихся в сидячем положении, и одного - в положении лежа на носилках. Несмотря на требования [пункта 4.4.1.5](#), места для сидения людей, за исключением рулевого, могут обеспечиваться на настиле днища, при условии что при расчете посадочного места в соответствии с [пунктом 4.4.2.2.2](#) используются площади, аналогичные тем, которые приведены на [рис. 1](#), но при этом общая длина увеличивается до 1190 мм с целью обеспечить пространство для вытянутых ног. Никакая часть посадочного места не должна приходиться на привальный брус, транец или на бортовые трубы плавучести.

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

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

5.1.1.6 Дежурные шлюпки должны быть способны маневрировать при скорости по меньшей мере 6 узлов и сохранять эту скорость в течение не менее 4 ч.

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

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

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

5.1.1.10 Если специально не предусмотрено иное, каждая дежурная шлюпка должна быть обеспечена эффективными средствами откачки воды или быть автоматически самоосушающейся.

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

5.1.2. СНАБЖЕНИЕ ДЕЖУРНЫХ ШЛЮПОК

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

5.1.2.2 Нормальное снабжение каждой дежурной шлюпки должно включать:

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

.2 плавучий черпак;

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

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

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

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

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

.8 один свисток или равноценный звуковой сигнал;

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

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

.11 прожектор с горизонтальным и вертикальным секторами луча не менее 6° и измеренной силой света 2500 кд, который способен непрерывно работать в течение не менее 3 ч;

.12 эффективный радиолокационный отражатель;

.13 теплозащитные средства, отвечающие требованиям [раздела 2.5](#), в количестве, достаточном для 10% числа людей, допускаемого к размещению на дежурной шлюпке, или двух, смотря по тому, что больше; и

.14 переносной огнетушитель одобренного типа, пригодный для тушения горящей нефти.

5.1.2.3 В дополнение к снабжению, требуемому [пунктом 5.1.2.2](#), нормальное снабжение каждой жесткой дежурной шлюпки должно включать:

.1 отпорный крюк;

.2 ведро; и

.3 нож или топор.

5.1.2.4 В дополнение к снабжению, требуемому [пунктом 5.1.2.2](#), нормальное 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; и

.5 отпорный крюк в безопасном исполнении.

5.1.3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К НАДУТЫМ ДЕЖУРНЫМ ШЛЮПКАМ

5.1.3.1 Требования [пунктов 4.4.1.4](#) и [4.4.1.6](#) к надутым дежурным

шлюпкам не применяются.

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

.1 обладать достаточной прочностью и жесткостью, чтобы ее можно было спускать и поднимать с ее полным комплектом людей и снабжения;

.2 обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в 4 раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения, при температуре окружающей среды $20^{\circ} \pm 3^{\circ} \text{C}$, когда ни один из предохранительных клапанов не действует; и

.3 обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в 1,1 раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения, при температуре окружающей среды $- 30^{\circ} \text{C}$, когда все предохранительные клапаны действуют.

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

.1 хранение на открытой палубе судна в море;

.2 нахождение на плаву в течение 30 суток при любых условиях моря.

5.1.3.4 В дополнение к соответствию требованиям [пункта 4.4.9](#) на надутые дежурные шлюпки должны быть нанесены серийный номер, наименование их изготовителя или товарный знак и дата изготовления.

5.1.3.5 Плавуемость надутой дежурной шлюпки должна обеспечиваться либо одной трубой плавучести, разделенной по меньшей мере на пять отдельных отсеков примерно равного объема, либо двумя отдельными трубами плавучести, каждая объемом, не превышающим 60% их общего объема. Трубы плавучести должны быть устроены так, чтобы неповрежденные отсеки могли поддерживать на плаву допускаемое к размещению на дежурной шлюпке число сидящих в нормальном положении людей массой 75 кг каждый, с положительным надводным бортом по всему периметру дежурной шлюпки при следующих условиях:

.1 спущен носовой отсек плавучести;

.2 полностью утрачена плавучесть с одного борта дежурной шлюпки; и

.3 полностью утрачена плавучесть с одного борта и носового отсека.

5.1.3.6 Трубы плавучести, образующие борта надутой дежурной шлюпки,

должны в надутом состоянии обеспечивать объем не менее 0,17 куб. м на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на дежурной шлюпке.

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

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

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

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

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

ГЛАВА VI. СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА

6.1. СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА

6.1.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

6.1.1.1 За исключением дополнительных средств для спуска спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, каждое спусковое устройство должно быть устроено так, чтобы обеспечивался безопасный спуск обслуживаемых спусковым устройством спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки с их полным снабжением при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт:

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

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

6.1.1.2 Несмотря на требования [пункта 6.1.1.1](#), на нефтяных танкерах, танкерах-химовозах и газовозах с конечным углом крена более 20°, рассчитанным в соответствии с Международной [конвенцией](#) по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной [Протоколом](#) 1978

года к ней, и применимыми рекомендациями Организации, спусковые устройства спасательных шлюпок должны быть способны работать на наклоненном борту судна при таких значениях конечного угла крена, с учетом конечной ватерлинии поврежденного судна.

6.1.1.3 Спуск обслуживаемых спусковым устройством спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки с полной нагрузкой и снабжением, а также порожнем не должен обеспечиваться какими-либо средствами, иными чем сила тяжести или накопленная механическая энергия, независимая от судовых источников энергии.

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

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

6.1.1.6 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 на основе предполагаемой максимальной рабочей нагрузки и предела прочности применяемых для их изготовления материалов. Все конструктивные элементы должны иметь минимальный запас прочности, равный 4,5, а лопари, цепи подвески, звенья и блоки должны иметь минимальный запас прочности, равный 6.

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

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

6.1.1.9 Каждое спусковое устройство для дежурной шлюпки должно быть оборудовано лебедкой с механическим приводом мощностью, достаточной для подъема с воды дежурной шлюпки с ее полным комплектом людей и снабжения со скоростью не менее 0,3 м/с.

6.1.1.10 Спусковое устройство должно быть таким, чтобы можно было произвести безопасную посадку людей в спасательную шлюпку или на спасательный плот в соответствии с требованиями [пунктов 4.1.4.2, 4.1.4.3,](#)

4.4.3.1 и 4.4.3.2.

6.1.2. СПУСКОВЫЕ УСТРОЙСТВА С ЛОПАРЯМИ И ЛЕБЕДКОЙ

6.1.2.1 Каждое спусковое устройство с лопарями и лебедкой, за исключением дополнительных устройств для спуска спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должно отвечать требованиям пункта 6.1.1 и, кроме того, требованиям настоящего пункта.

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

6.1.2.3 В качестве лопарей должны использоваться нескручивающиеся и коррозионно-стойкие стальные тросы.

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

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

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

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

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

6.1.2.7 Если заваливание стрел шлюпбалок или плотбалок обеспечивается механическим приводом, то во избежание перенапряжения лопарей,

шлюпбалок или плотбалок должны быть предусмотрены предохранительные устройства, автоматически отключающие питание приводного двигателя, прежде чем стрелы шлюпбалок или плотбалок дойдут до упоров, за исключением случаев, когда двигатель устроен так, чтобы предотвращалась возможность возникновения такого перенапряжения.

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

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

где:

S - скорость спуска в метрах в секунду; и

H - высота в метрах от нока шлюпбалки или плотбалки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

6.1.2.9 Скорость спуска полностью оснащенного спасательного плота без людей на нем должна удовлетворять требованиям Администрации. Скорость спуска других полностью оснащенных спасательных шлюпок и плотов без людей на них должна быть не менее 70% от требуемой в [пункте 6.1.2.8](#).

6.1.2.10 Максимальная скорость спуска должна устанавливаться Администрацией с учетом конструкции спасательной шлюпки или плота либо дежурной шлюпки, защиты людей от воздействия чрезмерных сил и прочности спусковых устройств, принимая во внимание силы инерции, возникающие при аварийной остановке спуска. Спусковое устройство должно быть оборудовано средством, предотвращающим возможность превышения скорости спуска.

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

6.1.2.12 Ручные тормоза должны быть устроены так, чтобы действие тормоза прекращалось лишь тогда, когда оператор или механизм, приводимый в действие оператором, удерживает рукоятку управления тормозом в положении, при котором тормоз не действует.

6.1.3. СПУСК МЕТОДОМ СВОБОДНОГО ВСПЛЫТИЯ

Если для спуска спасательной шлюпки или спасательного плота требуется спусковое устройство и, кроме того, предусматривается их свободное всплытие, разобшение спасательной шлюпки или спасательного плота с судном при свободном всплытии с места их размещения должно производиться автоматически.

6.1.4. СПУСКОВЫЕ УСТРОЙСТВА ДЛЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК, СПУСКАЕМЫХ МЕТОДОМ СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ

6.1.4.1 Каждое спусковое устройство для спуска методом свободного падения должно отвечать применимым требованиям [пункта 6.1.1](#) и, кроме того, требованиям настоящего пункта.

6.1.4.2 Спусковое устройство должно быть спроектировано и установлено таким образом, чтобы оно вместе с обслуживаемой им спасательной шлюпкой представляло собой систему, защищающую находящихся в шлюпке людей от опасных ускорений, как требуется [пунктом 4.7.5](#), и обеспечивающую эффективное удаление от судна, как требуется [пунктами 4.7.3.1](#) и [4.7.3.2](#).

6.1.4.3 Спусковое устройство должно иметь такую конструкцию, чтобы предотвращалось искрение и возгорание от трения во время спуска спасательной шлюпки.

6.1.4.4 Спусковое устройство должно быть спроектировано и установлено таким образом, чтобы в положении готовности спасательной шлюпки к спуску расстояние от самой низкой точки обслуживаемой им спасательной шлюпки до поверхности воды при наименьшей эксплуатационной осадке судна не превышало одобренной высоты спуска методом свободного падения, принимая во внимание требования [пункта 4.7.3](#).

6.1.4.5 Спусковое устройство должно быть устроено так, чтобы предотвращалось случайное разобшение спасательной шлюпки с судном без вмешательства человека. Если устройства, обеспечивающие крепление спасательной шлюпки, не могут быть отданы изнутри ее, они должны быть устроены так, чтобы посадка людей в спасательную шлюпку без предварительного освобождения этих устройств была невозможна.

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

6.1.4.7 Каждое спусковое устройство должно быть обеспечено дополнительным средством для спуска спасательной шлюпки на таях. Такое средство должно отвечать требованиям [пункта 6.1.1](#) (за исключением [6.1.1.3](#))

и пункта 6.1.2 (за исключением 6.1.2.6). Оно должно обеспечивать возможность спуска спасательной шлюпки в неблагоприятных условиях дифферента судна только до 2° и крена только до 5° на любой борт и при этом может не отвечать требованиям пунктов 6.1.2.8 и 6.1.2.9 в отношении скорости спуска. Если работа дополнительного спускового устройства не зависит от силы тяжести, накопленной механической энергии или иных ручных средств, спусковое устройство должно быть подсоединено к основному и аварийному источникам электроэнергии на судне.

6.1.4.8 Дополнительное спусковое устройство должно быть оборудовано по меньшей мере одним средством, обеспечивающим разобшение спасательной шлюпки без нагрузки.

6.1.5. СПУСКОВЫЕ УСТРОЙСТВА ДЛЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ ПЛОТОВ

Каждое спусковое устройство для спасательных плотов должно отвечать требованиям пунктов 6.1.1 и 6.1.2, за исключением требований относительно посадки на спасательный плот в месте его размещения, подъема нагруженного спасательного плота и того, что допускается вываливание спускового устройства за борт вручную. Спусковое устройство должно включать самовыкладывающийся гак, устроенный так, чтобы предотвращать преждевременное разобшение спасательного плота во время его спуска и разобщать спасательный плот после его спуска на воду. Самовыкладывающийся гак должен обеспечивать возможность разобщения под нагрузкой. Орган управления разобщением плота под нагрузкой должен:

.1 явно отличаться от органа управления, который приводит в действие функцию автоматического разобщения;

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

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

.4 быть спроектирован таким образом, чтобы члены экипажа на палубе судна могли хорошо видеть, что механизм разобщения установлен надлежащим образом.

6.1.6. ПОСАДОЧНЫЕ ШТОРМТРАПЫ

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

6.1.6.2 Балясины штурмтрапа должны:

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

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

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

.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 они сохраняли горизонтальное положение.

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

6.2. МОРСКИЕ ЭВАКУАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

6.2.1. КОНСТРУКЦИЯ МОРСКИХ ЭВАКУАЦИОННЫХ СИСТЕМ

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

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

6.2.1.3 Платформа, если она устанавливается, должна быть:

.1 такой, чтобы при рабочей нагрузке обеспечивалась ее достаточная плавучесть. В случае, если платформа надувного типа, ее главные камеры плавучести, которые для этих целей включают любые банки или надувные

конструктивные элементы днища, должны отвечать требованиям [раздела 4.2](#) на основе значения вместимости платформы, за исключением того, что эту вместимость получают путем деления величины полезной площади, определяемой согласно [пункту 6.2.1.3.3](#), на 0,25;

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

.3 достаточной площади, обеспечивающей швартовку по меньшей мере двух спасательных плотов для посадки на них людей и вмещающей по меньшей мере такое число людей, какое в любое время может находиться на платформе. Эта полезная площадь платформы должна быть по меньшей мере равна:

$$\frac{20\% \text{ общего числа людей, на которое одобрена морская эвакуационная система}}{\text{-----}} \text{ кв. м}$$

4

или 10 кв. м, смотря по тому, что больше. Однако Администрация может одобрить альтернативные устройства, которые явно соответствуют всем предписанным эксплуатационным требованиям;

.4 самоосушающейся;

.5 поделена на отсеки таким образом, чтобы утечка газа из любого отсека не снижала эксплуатационных характеристик платформы как средства эвакуации. Трубчатые камеры плавучести должны быть поделены на отсеки или защищены от повреждений в результате соприкосновения с бортом судна;

.6 оборудована стабилизирующей системой, удовлетворяющей требованиям Администрации;

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

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

6.2.1.4 Если направляющее устройство обеспечивает непосредственный доступ к спасательной шлюпке или плоту, оно должно быть снабжено быстроразоблащающимся устройством.

6.2.2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОРСКОЙ ЭВАКУАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

6.2.2.1 Морская эвакуационная система должна быть такой, чтобы:

.1 ее мог развернуть один человек;

.2 общее число людей, на которое она рассчитана, могло эвакуироваться на надувные спасательные плоты за 30 мин с пассажирского судна и за 10 мин с грузового судна с момента подачи сигнала об оставлении судна;

.3 надежно крепить спасательные плоты к платформе и разобшата их с ней мог один человек, находящийся либо на плоту, либо на платформе;

.4 ее можно было развернуть с судна при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт;

.5 в случае оборудования ее наклонным скатом, наклон последнего к горизонтальной плоскости составлял:

.1 в пределах от 30° до 35° , когда судно находится на ровном киле при наименьшей эксплуатационной осадке; и

.2 максимум 55° для пассажирского судна в конечной стадии его затопления, определяемой в соответствии с требованиями [правила II-1/8](#);

.6 оценка ее пропускной способности осуществлялась с помощью хронометража операций по эвакуации в условиях порта;

.7 обеспечивалась удовлетворительная эвакуация в море при силе ветра до 6 баллов по шкале Бофорта;

.8 она оставалась, насколько это практически возможно, эффективной в условиях обледенения; и

.9 ее конструкция требовала лишь минимального текущего технического обслуживания. Любая часть, требующая технического обслуживания со стороны экипажа судна, должна быть легкодоступной, а ее обслуживание - легковыполнимым.

6.2.2.2 Если на судне имеется одна или более морских эвакуационных систем, по меньшей мере 50% из них должны быть подвергнуты пробному развертыванию после установки. При удовлетворительных результатах такого развертывания неопробованные системы должны быть развернуты в течение 12 месяцев с момента их установки.

6.2.3. НАДУВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ С МОРСКИМИ ЭВАКУАЦИОННЫМИ СИСТЕМАМИ

Любой надувной спасательный плот, используемый с морской эвакуационной системой, должен:

- .1 соответствовать требованиям [раздела 4.2](#);
- .2 располагаться вблизи контейнера с системой, но так, чтобы его можно было сбросить, не задевая развернутую систему и посадочную платформу;
- .3 обеспечивать возможность его разобщения со стеллажом, где он хранится, вместе со средствами для его швартовки к платформе;
- .4 размещаться в соответствии с положениями [правила III/13.4](#); и
- .5 быть снабжен заранее прикрепленными или легко прикрепляемыми к платформе линиями, которые можно открепить от платформы из плота.

6.2.4. КОНТЕЙНЕРЫ ДЛЯ МОРСКИХ ЭВАКУАЦИОННЫХ СИСТЕМ

6.2.4.1 Направляющее устройство и платформа должны быть упакованы в контейнер, который:

- .1 проектируется таким образом, чтобы выдерживать суровые условия, которые встречаются в море; и
- .2 является, насколько это практически возможно, водонепроницаемым, за исключением спускных отверстий в его днище.

6.2.4.2 Контейнер должен иметь маркировку, содержащую:

- .1 наименование изготовителя или товарный знак;
- .2 серийный номер;
- .3 наименование одобряющего органа и пропускную способность системы;
- .4 SOLAS;
- .5 дату изготовления (месяц и год);
- .6 дату и место проведения последнего обслуживания;
- .7 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией; и

.8 место размещения на борту.

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

6.2.5. МАРКИРОВКА МОРСКИХ ЭВАКУАЦИОННЫХ СИСТЕМ

Морская эвакуационная система должна иметь маркировку, содержащую:

.1 наименование изготовителя или товарный знак;

.2 серийный номер;

.3 дату изготовления (месяц и год);

.4 наименование одобряющего органа;

.5 наименование и местонахождение станции обслуживания, которая проводила последнее обслуживание, и дату этого обслуживания; и

.6 пропускную способность системы.

ГЛАВА VII. ДРУГИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

7.1. ЛИНЕМЕТАТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА

7.1.1 Каждое линеметательное устройство должно:

.1 обеспечивать метание линя с достаточной точностью;

.2 включать не менее четырех ракет, каждая из которых обеспечивает метание линя на расстояние не менее 230 м в штилевую погоду;

.3 включать не менее четырех линий, каждый из которых имеет разрывное усилие не менее 2 кН; и

.4 иметь краткую инструкцию или рисунки, поясняющие правила использования линеметательного устройства.

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

7.2. ОБЩЕСУДОВАЯ АВАРИЙНО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНАЯ

СИГНАЛИЗАЦИЯ И СИСТЕМА ГРОМКОГОВОРЯЩЕЙ СВЯЗИ

7.2.1. ОБЩЕСУДОВАЯ СИСТЕМА АВАРИЙНО- ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

7.2.1.1 Общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации 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 основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых [правилом II-1/42](#) или [II-1/43](#), в зависимости от случая. Сигнализация должна приводиться в действие с ходового мостика и, за исключением судового свистка, с других ключевых постов. Сигнал тревоги должен быть слышен во всех жилых помещениях, а также в помещениях, где обычно работают члены экипажа. Сигнал тревоги должен звучать с момента его включения до тех пор, пока он не будет отключен вручную или временно прерван сообщением по системе громкоговорящей связи.

7.2.1.2 Минимальные уровни звукового давления сигнала тревоги во внутренних помещениях и на наружных пространствах должны быть 80 дБ (А) и по меньшей мере на 10 дБ (А) выше уровней шумового фона при обычной работе оборудования, когда судно находится на ходу в условиях умеренного состояния погоды. В необорудованных громкоговорителями каютах должны устанавливаться электронные средства подачи сигнала тревоги, например зуммеры или подобные устройства.

7.2.1.3 Уровни звукового давления у спальных мест в каютах и в ваннах (душевых) помещениях должны быть не менее 75 дБ (А) и по меньшей мере на 10 дБ (А) выше уровней шумового фона в них.

7.2.2. СИСТЕМА ГРОМКОГОВОРЯЩЕЙ СВЯЗИ

7.2.2.1 Система громкоговорящей связи должна состоять из громкоговорящей установки, обеспечивающей передачу сообщений во все помещения, где обычно находятся члены экипажа или пассажиры либо те и другие, а также в места сбора. Система должна обеспечивать передачу сообщений с ходового мостика и таких других мест на судне, какие Администрация сочтет необходимыми. Она должна быть установлена с учетом предельных акустических условий и не требовать каких-либо действий от слушателя. Она должна быть защищена от несанкционированного

использования.

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

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

.2 на наружных пространствах - 80 дБ (А) и по меньшей мере на 15 дБ (А) выше уровня человеческой речи.
