

ГЛАВА IV - СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ И ПЛОТЫ

4.1 Общие требования к спасательным плотам

4.1.1 Конструкция спасательных плотов

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

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

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

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

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

- 1 он должен обеспечивать изоляцию подтентового пространства от зноя и холода с помощью либо двух слоев материала, разделенных воздушной прослойкой, либо с помощью других, обладающих равноценной эффективностью средств. Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие скопление воды в воздушной прослойке;
- 2 цвет внутренней поверхности тента не должен вызывать дискомфорта у находящихся на плоту людей;

- .3 каждый вход должен быть четко обозначен и оборудован эффективным регулируемым закрывающим устройством, которое человек в гидрокостюме может легко и быстро открывать изнутри и снаружи, и закрывать изнутри пюта. При этом должна обеспечиваться вентиляция пюта при исключении проникновения морской воды, ветра и холода. На спасательных пютах вместимостью более 8 человек должно быть не менее двух диаметрально противоположных друг другу входов;
- .4 он должен постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся на спасательном пюту людей, даже при закрытых входах;
- .5 на нем должно быть предусмотрено по меньшей мере одно смотровое окно;
- .6 он должен быть оборудован приспособлениями для сбора дождевой воды;
- .7 он должен иметь устройство для установки радиолокационного ответчика на высоте не менее 1 м над поверхностью моря; и
- .8 он должен иметь достаточную высоту для размещения людей в сидячем положении в любой части подтентового пространства.

4.1.2 Минимальная вместимость и масса спасательных пютов

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

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

4.1.3 Оборудование спасательного пюта

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

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

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

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

4.1.4 Спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балки

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

- 1 когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения, выдерживать удар о борт судна в направлении перпендикулярно борту судна при скорости спасательного плота не менее 3,5 м/с, а также — сбрасывание на воду с высоты не менее

3 м, не получая при этом повреждений, которые влияли бы на его рабочее состояние;

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

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

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

4.1.5 Снабжение

4.1.5.1 Обычное снабжение каждого спасательного плота должно включать:

- .1 одно плавучее спасательное кольцо, прикрепленное к плавучему спасательному линю длиной не менее 30 м;
- .2 один нескладной нож с плавучей ручкой и штертом, прикрепленный и хранящийся в кармане с наружной стороны тента вблизи места крепления фалиня к спасательному плоту. Кроме того, на спасательном плоту вместимостью 13 человек или более должен иметься второй нож, который может быть складным;
- .3 один плавучий черпак для спасательного плота вместимостью не более 12 человек и два плавучих черпака для спасательного плота вместимостью 13 человек или более;
- .4 две губки;
- .5 два плавучих якоря, каждый с дректовом, способным выдерживать рывки, и ниралом, если имеется, причем один из плавучих якорей должен быть запасным, а другой — постоянно прикрепленным к спасательному плоту так, чтобы при надувании после спуска на воду спасательный плот удерживался в наиболее устойчивом положении к ветру. Прочность каждого плавучего якоря, их дректовов и

ниралов, если имеются, должна быть достаточной при любых условиях моря. Плавающие якоря должны иметь устройства, предотвращающие скручивание троса и выворачивание их наизнанку между стропами. Плавающие якоря, постоянно прикрепленные к спасательным плотам, спускаемым с помощью плотбалки и устанавливаемым на пассажирских судах, должны быть устроены так, чтобы раскрывались только вручную. Все другие спасательные плоты должны иметь плавающие якоря, раскрываемые автоматически, как только плот оказывается на плаву;

- .6 два плавающих гребка;
- .7 три консервооткрывателя и пару ножниц. Допускаются ножи с консервооткрывателями в безопасном исполнении;
- .8 одну аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после вскрытия может быть снова плотно закрыта;
- .9 один свисток или эквивалентный ему звуковой сигнал;
- .10 четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям раздела 3.1;
- .11 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям раздела 3.2;
- .12 две плавающие дымовые шашки, отвечающие требованиям раздела 3.3;
- .13 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;
- .14 эффективный радиолокационный отражатель, если на спасательном плоту не установлен радиолокационный ответчик;
- .15 одно сигнальное зеркало для дневной сигнализации с инструкцией по его использованию для подачи сигналов морским и воздушным судам;
- .16 один экземпляр таблицы спасательных сигналов, упомянутых в правиле V/8, в водозащищенном исполнении или в водонепроницаемой упаковке;
- .17 один комплект рыболовных принадлежностей;

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

Примечание. Типовой **ПОДХОДЯЩИЙ** состав:

Комплект рациона: 500–550 г

Энергетическая ценность: не менее 10000 кДж

Вода: не более 5%

Соль (NaCl): не более 0,2%

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

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

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

Продукты должны быть упакованы в жестяные коробки (банки) или в вакуумный гибкий материал, практически предотвращающий испарение (менее 0,1 г/м² за 24 ч при температуре 23 °С, 85% относительной влажности, при испытании в соответствии с национальным или международным стандартом). Гибкая упаковка должна быть также защищена внешней упаковкой, при необходимости защиты от повреждений пищевых рационов и других предметов от острых кромок. Упаковка должна иметь четкую маркировку даты упаковки, даты истечения срока годности содержимого, номера партии выпуска и содержания упаковки и инструкций по использованию. Пищевые рационы, отвечающие требованиям международного стандарта, приемлемого для **Организации***, считаются отвечающими данным требованиям;

- 19 1,5 л пресной воды из расчета на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту, из которых либо 0,5 л на че-

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

ловека может быть заменено опреснителем, производящим такое количество пресной воды за 2 дня, либо 1 л на человека может быть заменен опреснителем обратного осмоса с ручным приводом, представленным в пункте 4.4.7.5, производящим такое количество пресной воды за 2 дня. Вода должна удовлетворять подходящим международным требованиям по химическому и микробиологическому составу и должна быть в герметично закрываемых емкостях из устойчивого к коррозии материала или из материала, который подвергся обработке по приданию ему стойкости к коррозии. Гибкий упаковочный материал для воды, если он используется, должен практически предотвращать испарение (менее 0,1 г/м² за 24 ч при температуре 23 °С, 85% относительной влажности, при испытании в соответствии с национальным или международным стандартом), за исключением того, что отдельно упакованные порции внутри большой емкости могут не отвечать требованию к испарению. Каждая емкость, за исключением отдельно упакованных порций вместимостью менее 125 мл, должна закрываться способом, предотвращающим протечки. Каждая емкость должна иметь четкую маркировку даты упаковки, даты истечения срока годности, номера партии выпуска, количества воды в емкости и инструкций по употреблению. Емкости должны легко открываться руками в перчатках гидрокостюма. Питьевая вода для чрезвычайных ситуаций, отвечающая требованиям международного стандарта, приемлемого для **Организации***, считается отвечающей данным требованиям;

- .20 один нержавеющий градуированный сосуд для питья;
- .21 медикаменты от морской болезни, по крайней мере на 48 ч, и по одному гигиеническому пакету на каждого человека согласно допустимой вместимости спасательного плота;

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

- .22 инструкцию по сохранению жизни*;
- .23 инструкцию по первоочередным действиям; и
- .24 теплозащитные средства, отвечающие требованиям пункта 2.5, в количестве, достаточном для 10% от числа людей, допустимого к размещению на спасательном плоту, или двух, смотря по тому, что больше.

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

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

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

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

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 крепление спасательного плота с судном и быть устроены так, чтобы спасательный плот после разобщения его с судном и надувания, если он является надувным, не затягивался в воду тонущим судном.

4.1.6.2 Слабое звено

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

- .1 не разрываться под воздействием силы, необходимой для вытягивания фалини из контейнера спасательного плота;
- .2 обладать, если оно применимо, достаточной прочностью, чтобы обеспечивать надувание спасательного плота; и
- .3 разрываться при усилии, равном $2,2 \pm 0,4$ кН.

4.1.6.3 Гидростатические разобщающие устройства (гидростаты)

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

- .1 быть изготовлено из соответствующих материалов так, чтобы исключалась возможность неправильного срабатывания устройства. Гальванизация или другие способы нанесения металлического покрытия на детали гидростатического разобщающего устройства не допускаются;
- .2 автоматически разобщать спасательный плот с судном на глубине не более 4 м;

См. MSC/Circ.811 «Идентификация устройств, обеспечивающих свободное всплытие спасательных плотов» в «Сборнике № 7 резолюций ИМО» (изд. ЦНИИМФ, 1997 г.).

- .3 иметь возможность осушения гидростатической камеры, что предотвращает скопление в ней воды в период, когда устройство находится в нормальном положении;
- .4 иметь конструкцию, предотвращающую разобщение спасательного плота с судном при заливании устройства волнами;
- .5 иметь на корпусе постоянную маркировку, указывающую его тип и серийный номер;
- .6 иметь постоянную маркировку на корпусе или на надежно прикрепленной табличке с указанием даты изготовления, типа и серийного номера, а также должно быть указано: допустимо ли использование гидростата для плота вместимостью более 25 человек;
- .7 быть таким, чтобы каждая его часть соединения с фалинем и относящимися к нему приспособлениями обладала прочностью не меньшей, чем требуемая прочность фалиня; и
- .8 если подлежит своевременной замене (списанию), то вместо требования пункта 4.1.6.3.6 иметь маркировку с указанием истечения срока годности.

4.2 Надувные спасательные плоты

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

4.2.2 Конструкция надувных спасательных плотов

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

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

- .1 либо с помощью одного или нескольких отсеков, которые могут быть надуты находящимися на плоту людьми или которые надуваются автоматически, а затем могут быть спущены и надуты вновь находящимися на плоту людьми;
- .2 либо с помощью других обладающих равноценной эффективностью средств, не зависящих от надувания.

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

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

4.2.3 Вместимость надувных спасательных плотов

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

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

- .1 наибольшее целое число, полученное от деления на 0,096 значения объема главных труб плавучести в надутом состоянии в кубических метрах (для этой цели в значение объема не включаются объемы арок и поперечных банок, если таковые имеются); или
- .2 наибольшее целое число, полученное от деления на 0,372 значения внутренней горизонтальной площади сечения спасательного плота в квадратных метрах (для этих целей в эту площадь может включаться площадь поперечной банки или банок, если таковые имеются), измеренной до внутренней кромки труб плавучести; или
- .3 число людей средней массой 75 кг с надетыми гидрокостюмами и спасательными жилетами или только спасательными жилетами для случаев размещения в плотках, спускаемых плотбалкой, которые могут достаточно комфортно сидеть, имея высоту подтентового пространства, не стесняющую использование оборудования плота.

4.2.4 Доступ на надувные спасательные плоты

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

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

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

4.2.5 Остойчивость надувных спасательных плотов

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

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

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

4.2.5.4 Спасательный плот должен быть оборудован водо-заполняемыми карманами, отвечающими следующим требованиям:

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

4.2.6 Контейнеры для надувных спасательных плотов

4.2.6.1 Спасательный плот должен быть упакован в контейнер, который:

- .1 изготовлен так, чтобы противостоять чрезмерному износу в условиях моря;
- .2 с упакованным в него спасательным плотом со снабжением обладает достаточной собственной плавучестью, чтобы вытянуть наружу фалинь и привести в действие механизм газонаполнения при погружении тонущего судна в воду;

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

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

4.2.6.3 Контейнер должен иметь маркировку, указывающую:

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

4.2.7 Маркировка надувных спасательных плотов

4.2.7.1 Спасательный плот должен иметь маркировку, указывающую:

- .1 наименование изготовителя или торговую марку;
- .2 серийный номер;
- .3 дату изготовления (месяц и год);
- .4 наименование одобряющего органа;
- .5 наименование и местонахождение станции обслуживания, которая проводила последнее освидетельствование;
- .6 число людей, допустимое к размещению; маркировка должна быть над каждым входом, она должна

быть выполнена шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота.

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

4.2.8 Надувные спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балки

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

- .1 в четыре раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота 20 ± 3 °С с заглушенными предохранительными клапанами; и
- .2 в 1,1 раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота -30 °С, когда все предохранительные клапаны действуют исправно.

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

4.2.9 Дополнительное снабжение надувных спасательных плотов

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

- .1 один комплект ремонтных принадлежностей для заделки проколов в камерах плавучести;
- .2 один насос или мехи для подкачки.

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

4.3 Жесткие спасательные плоты

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

4.3.2 Конструкция жестких спасательных плотов

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

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

4.3.3 Вместимость жестких спасательных плотов

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

1. наибольшее целое число, полученное от деления на 0,096 значения объема плавучего материала в кубических метрах, умноженное на коэффициент, равный единице минус удельный вес этого материала; **ИЛИ**
2. наибольшее целое число, полученное от деления на 0,372 значения горизонтальной площади сечения палубы спасательного плота в квадратных метрах; **ИЛИ**
3. число людей средней массой 75 кг, которые могут достаточно комфортно сидеть, одетые в гидрокостюмы и спасательные жилеты, имея высоту подпентового пространства, не стесняющую использования оборудования плота.

4.3.4 Доступ на жесткие спасательные плоты

4.3.4.1 По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована посадочная площадка, способная выдержать человека весом 100 кг, сидящего или стоящего на коленях и не держашегося за какую-либо другую часть спасательного плота, позволяющая находящимся в воде людям за-

браться в спасательный плот. На спускаемом с помощью плот-балки спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного стороне, которой подтягивают плот к борту, и где имеются устройства для посадки с судна на плот.

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

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

4.3.5 Остойчивость жестких спасательных плотов

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

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

4.3.6 Маркировка жестких спасательных плотов

Спасательный плот должен иметь маркировку, указывающую:

- .1 название и порт приписки судна, которому он принадлежит;
- .2 наименование изготовителя или торговую марку;
- .3 серийный номер;
- .4 наименование одобряющего органа;
- .5 число людей, допустимое к размещению, нанесенное над каждым входом шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота;
- .6 слово «**SOLAS**»;

- .7 тип заложенного комплекта аварийного снабжения;
- .8 длину фалиня;
- .9 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (высоту, с которой производилось испытание сбрасыванием);
- .10 инструкцию по спуску.

4.3.7 Жесткие спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балки

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

4.4 Общие требования к спасательным шлюпкам

4.4.1 Конструкция спасательных шлюпок

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

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

- .1 наименование производителя и его адрес;
- .2 модель шлюпки и ее серийный номер;
- .3 месяц и год изготовления;

- .4 число людей, одобренное для размещения в шлюпке; и
- .5 информацию об одобрении, требуемую пунктом 1.2.2.9.

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

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

4.4.1.3 Все спасательные шлюпки должны обладать достаточной прочностью, чтобы:

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

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

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

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

См. MSC/Circ.1006 — «Руководство по испытаниям на огнестойкость материалов, не способствующих горению, разрешенных в конструкциях спасательных шлюпок».

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

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

- .1 для шлюпок с металлическим корпусом — нагрузку в 1,25 раза превышающую общую массу такой шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения; или
- .2 для других шлюпок — нагрузку в 2 раза превышающую общую массу такой шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения.

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

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

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

4.4.2 Вместимость спасательных шлюпок

4.4.2.1 Не допускаются спасательные шлюпки вместимостью более 150 человек.

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

- .1 числа людей средней массой 75 кг, которые могут сидеть в нормальном положении в спасательных жилетах, не мешая работе средств приведения спасательной шлюпки в движение и работе любого ее оборудования; или
- .2 числа посадочных мест, которое может быть оборудовано на банках и сиденьях в соответствии с рис. 1. Площади сидений могут перекрываться, как показано на рисунке, при условии, что имеется достаточное пространство для ног и оборудованы подставки для них, а вертикальное расстояние между верхним и нижним сиденьем равно по меньшей мере 350 мм.

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

4.4.3 Доступ в спасательные шлюпки

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

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

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

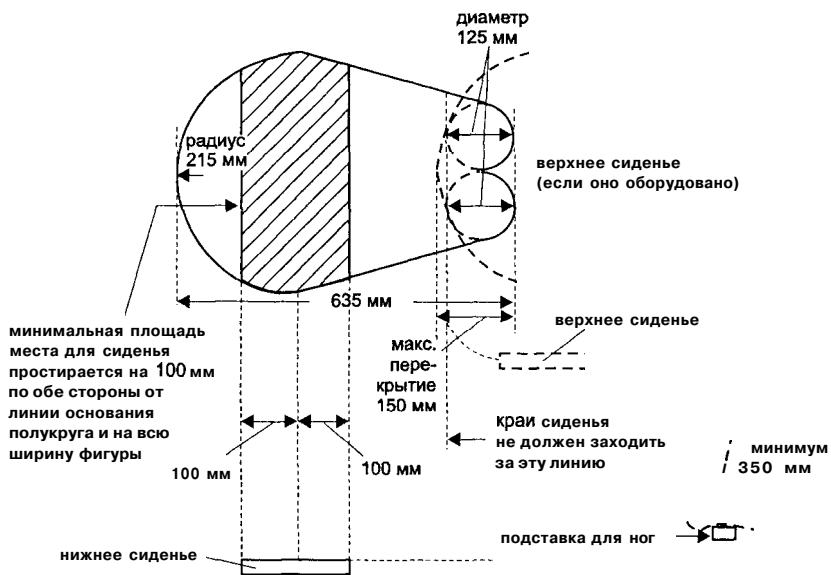


Рис. 1.

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 Плаваемость спасательной шлюпки

Все спасательные шлюпки должны иметь собственную плаваемость или быть оборудованы стойким к воздействию морской воды, нефти или нефтепродуктов плавающим 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 плавающий материал в количестве, обеспечивающем силу плаваемости, равную 280 Н на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке. Плавающий материал не должен располагаться снаружи корпуса спасательной шлюпки, за исключением материала, предусматриваемого сверх требуемого выше количества.

4.4.5 Надводный борт и остойчивость спасательной шлюпки

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

4.4.5.2 Для условия загрузки, упомянутого в пункте 4.4.5.1:

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

4.4.6 Средства приведения спасательной шлюпки в движение

4.4.6.1 Каждая спасательная шлюпка должна быть оборудована двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия. Не допускается использование двигателей, работающих на топливе с температурой вспышки 43 °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 $-15\text{ }^{\circ}\text{C}$ в течение 2 мин с момента начала пуска, если Администрация, учитывая конкретные рейсы, постоянно совершаемые суд-

ном, на котором установлена спасательная шлюпка, не решит, что температура должна быть другой. Работе пусковых устройств не должны мешать кожух двигателя, банки или другие препятствия.

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

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

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

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

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

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

4.4.6.9 Двигатель спасательной шлюпки, трансмиссия и относящиеся к двигателю устройства должны быть защищены не способствующим горению кожухом или другим соответствующим способом, обеспечивающим аналогичную защиту*. При этом должна обеспечиваться также защита людей от случайного прикосновения к горячим или движущимся частям.

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

шимся частям и защита двигателя от непогоды и воздействия моря. Должны быть предусмотрены соответствующие средства для снижения шума двигателя, чтобы можно было слышать громко отданную команду. Батареи стартера должны быть снабжены кожухами, образующими водонепроницаемое закрытие вокруг основания и боков батарей. Кожухи батарей должны иметь плотно пригнанную крышку, обеспечивающую необходимый отвод газа.

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

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

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

4.4.7 Оборудование спасательных шлюпок

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

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

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

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

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

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

4.4.7.6 Каждая спасательная шлюпка, за исключением спускаемой свободным падением, предназначенная для спуска на одноточечном подвесе или с помощью талей, должна быть оборудована разобшающим механизмом, отвечающим следующим требованиям, с учетом положений подпункта .9 ниже:

- .1 механизм должен быть устроен так, чтобы все гаки отдавались одновременно;
- .2 механизм должен обеспечивать разобшение двумя способами: обычным (без нагрузки) и — под нагрузкой:
 - .1 обычный (без нагрузки) способ освобождает шлюпку, когда она находится на воде или когда отсутствует нагрузка на гаках, и не требуется разделение звеньев талей и носка гаков вручную; и
 - .2 второй способ освобождает шлюпку, когда ее гаки находятся под нагрузкой. Это разобшение освобождает шлюпку при любом состоянии нагрузки: от отсутствия — когда шлюпка находится на воде, до нагрузки в 1,1 раза превышающей массу шлюпки с полным комплектом людей и снабжения. При этом способе разобшения механизм должен быть в достаточной степени защищен от случайного или непреднамеренного использования. Достаточная степень защиты должна включать специальную механическую защиту, обычно не требуемую для отдачи гаков без нагрузки, дополнительно к знаку опасности. Для предотвращения непреднамеренного освобождения гаков под нагрузкой, срабатывание механизма освобождения должно требовать намеренного и постоянного усилия оператора;
- .3 предотвращать случайное разобшение в ходе подъема шлюпки, если гак не находится полностью в исходном положении, либо если гак не может воспринимать какую-либо нагрузку, либо рукоятка или чека безопасности не имеют возможности возврата в исходное (закрытое) положение без чрезмерного усилия. Дополнительные знаки опасности размещаются у каждого места крепления гака, чтобы предупредить экипаж о надлежащем методе установки гаков в исходное положение;
- .4 разобщающий механизм должен быть спроектирован и установлен так, чтобы члены экипажа внутри шлюпки могли четко определить, когда система готова для подъема посредством:

- .1 прямого наблюдения ТОГО, что подвижная часть гака или часть гака, которая запирает подвижную часть гака в штатном месте, полностью и надлежащим образом находится в исходном положении на каждом гаке; или
- .2 наблюдения нерегулируемого указателя, который подтверждает, что механизм, запирающий подвижную часть гака в штатном месте, полностью и надлежащим образом находится в исходном положении на каждом гаке; или
- .3 простой работы механического указателя, который подтверждает, что механизм, запирающий подвижную часть гака в штатном месте, полностью и надлежащим образом находится в исходном положении на каждом гаке;

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

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

должны иметься средства вывешивания спасательной шлюпки для освобождения механизма разобщения при техническом обслуживании и ремонте;

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

- .9 если для спуска спасательной шлюпки или дежурной шлюпки используется система из одного лопаря и гака (одноточечный подвес) в сочетании с подходящим фалинем, требования пунктов 4.4.7.6.2 и 4.4.7.6.3 могут не применяться; в этом случае достаточным будет единственный способ освобождения спасательной или дежурной шлюпки, только когда она полностью находится на воде.

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

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

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

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

4.4.7.11 Внутри спасательной шлюпки должен быть установлен внутренний источник света с ручным выключателем, способный непрерывно работать в течение не менее 12 ч. Он должен обеспечивать среднеарифметическую силу света не менее 0,5 кд при измерении во всей верхней **по-**

лусфере, чтобы можно было читать инструкции по сохранению жизни и оборудованию; однако, керосиновые лампы для этой цели не допускаются.

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

4.4.8 Снабжение спасательных шлюпок

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

- .1 за исключением шлюпок, спускаемых свободным падением, — достаточное количество плавучих весел для обеспечения движения шлюпки на тихой воде. Для каждого весла должна быть предусмотрена уключина типа «кочет», поворотная уключина или другое равноценное приспособление. Уключины должны крепиться к шлюпке штертами или цепочками;
- .2 два отпорных крюка;
- .3 плавучий черпак и два ведра;
- .4 наставление по сохранению **ЖИЗНИ***;
- .5 светящийся или снабженный соответствующим средством освещения компас. На полностью закры-

См. «Инструкции по действиям в спасательных шлюпках и плотах», принятые резолюцией А.657(16) Организации.

- тых спасательных шлюпках компас должен быть стационарно установлен на посту управления рулем; на всех других спасательных шлюпках компас должен быть в нактоузе, если необходима его защита от непогоды, и должен иметь соответствующие крепежные приспособления;
- 6 плавучий якорь достаточного размера с дректовом, способным выдерживать рывки, который обеспечивает возможность крепкого захвата его руками при намокании. Прочность плавучего якоря, дректова и нирала, если предусмотрен, должна быть достаточной при любых условиях моря;
 - 7 два надежных фалиня длиной, не менее чем в два раза превышающей расстояние от места установки спасательной шлюпки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 15 м, смотря по тому, что больше. На спасательных шлюпках, спускаемых свободным падением, оба фалиня должны быть в носу шлюпки в готовом для использования состоянии. На всех остальных шлюпках оба носовых фалиня должны быть в готовности к использованию и при этом один — закреплен к разобшающему устройству, согласно пункту 4.4.7.7, а другой — прочно — к форштевню или вблизи от него;
 - 8 два топора — по одному в каждой оконечности спасательной шлюпки;
 - 9 водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды из расчета 3 л на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке, как предписано в пункте 4.1.5.1.19, из которых 1 л этой нормы на человека может быть заменен водой, получаемой из опреснительного аппарата, способного производить общее количество пресной воды в течение двух дней, либо 2 л этой нормы на человека могут быть заменены водой, получаемой из опреснителя ручного действия, как описано в пункте 4.4.7.6, способного производить такое же количество пресной воды в течение двух дней;
 - 10 нержавеющий ковш со штертом;
 - 11 нержавеющий градуированный сосуд для питья;

- .12 пищевой рацион, описанный в пункте 4.1.5.1.18, калорийностью из расчета не менее 10000 кДж на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке; этот пищевой рацион должен быть в воздухопроницаемой упаковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;
- .13 четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям раздела 3.1;
- .14 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям раздела 3.2;
- .15 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям раздела 3.3;
- .16 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;
- .17 одно сигнальное зеркало дневной сигнализации с инструкцией по его использованию для подачи сигналов морским и воздушным судам;
- .18 один экземпляр таблицы спасательных сигналов, упомянутых в правиле V/29 Конвенции, в водозащищенном исполнении или в водонепроницаемой упаковке;
- .19 один свисток или другой равноценный звуковой сигнал;
- .20 аптечку первой медицинской помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после вскрытия может быть снова плотно закрыта;
- .21 медикаменты от морской болезни в количестве, достаточном по крайней мере на 48 ч, и по одному гигиеническому пакету на каждого человека;
- .22 складной нож, прикрепленный к шлюпке штертом;
- .23 три консервооткрывателя;
- .24 два плавучих спасательных кольца, прикрепленных к плавучему линю длиной не менее 30 м;
- .25 ручной насос соответствующей производительности, если шлюпка не самоосушаемого типа;

- .26 один комплект рыболовных принадлежностей;
- .27 достаточное количество инструментов для выполнения незначительных регулировок двигателя и относящихся к нему устройств;
- .28 переносной огнетушитель одобренного типа, пригодный для тушения горящей нефти*;
- .29 прожектор с горизонтальным и вертикальным сектором луча по меньшей мере 6° и измеренной интенсивностью света 2500 кд, который способен непрерывно светить не менее 3 ч;
- .30 эффективный радиолокационный отражатель, если в спасательной шлюпке не установлен радиолокационный ответчик;
- .31 теплозащитные средства, отвечающие требованиям раздела 2.5, в количестве, достаточном для 10% числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке или двух, смотря по тому, что больше; и
- .32 для судов, совершающих рейсы такого характера и продолжительности, что, по мнению Администрации, наличие предметов, перечисленных в пунктах 4.4.8.12 и 4.4.8.26, не обязательно, Администрация может не требовать их наличия.

4.4.9 Маркировка спасательных шлюпок

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

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

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

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

4.5 Частично закрытые спасательные шлюпки

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

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

- .1 он должен быть оборудован соответствующими жесткими секциями или опорами для его установки;
- .2 он должен легко устанавливаться не более чем двумя лицами;
- .3 он должен обеспечивать термоизоляцию подтентового пространства с целью защиты находящихся на спасательной шлюпке людей от зноя и холода с помощью по меньшей мере двух слоев материала, разделенных воздушной прослойкой, или с помощью других обладающих равноценной эффективностью средств. Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие скопление воды в воздушной прослойке;
- .4 его наружная поверхность должна быть хорошо видимого цвета, а внутренняя — такого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся на спасательной шлюпке людей;
- .5 его входы должны быть оборудованы эффективными регулируемыми закрытиями, которые могут легко и быстро открываться и закрываться изнутри или снаружи, обеспечивая вентиляцию, но исключая проникновение в спасательную шлюпку мор-

ской воды, ветра и холода; должны быть предусмотрены надежные средства, позволяющие держать входы в открытом и закрытом положениях;

- .6 при закрытых входах он должен постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся на спасательной шлюпке людей;
- .7 он должен иметь приспособление для сбора дождевой воды;
- .8 в случае опрокидывания спасательной шлюпки, находящиеся на ней люди должны иметь возможность покинуть ее.

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

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

4.6 Полностью закрытые спасательные шлюпки

4.6.1 Полностью закрытые спасательные ШЛЮПКИ должны отвечать требованиям раздела 4.4 и, дополнительно, — требованиям настоящего раздела.

4.6.2 Закрытие

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

- .1 обеспечивать укрытие для находящихся на спасательной шлюпке людей;
- .2 обеспечивать доступ в спасательную шлюпку с помощью люков, которые могут герметично закрываться;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.6.3 Опрокидывание спасательной шлюпки и возвращение ее в прямое положение

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

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

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

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

4.6.4 Приведение спасательной шлюпки в движение

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

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

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

4.6.5 Защита от ускорений

Несмотря на требования пункта 4.4.1.7, полностью закрытая спасательная шлюпка, за исключением спускаемой свободным падением, должна быть так устроена и иметь кранцы, чтобы обеспечивалась защита от опасных ускорений, возникающих при ударе со скоростью не менее 3,5 м/с, нагруженной полным комплектом людей и снабжения шлюпки о борт судна.

4.7 Спасательные шлюпки, спускаемые свободным падением

4.7.1 Общие требования

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

4.7.2 Вместимость спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением

Вместимость спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, определяется числом людей, которым могут

быть обеспечены посадочные места без помех средству приведения в движение и любому ее оборудованию. Ширина посадочного места должна быть по меньшей мере 430 мм, свободное пространство перед спинкой сиденья — по меньшей мере 635 мм, а спинка должна возвышаться над поверхностью сиденья по меньшей мере на 1000 мм.

4.7.3 Эксплуатационные требования

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

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

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

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

4.7.4 Конструкция

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

4.7.5 Защита от опасных ускорений

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

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

4.7.6 Оборудование спасательных шлюпок

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

- .1 иметь два независимых и управляемых только изнутри шлюпки механизма освобождения, которые должны быть контрастного цвета по отношению к интерьеру;
- .2 быть устроена таким образом, чтобы обеспечивалось разобшение при любых условиях загрузки шлюпки от порожнего состояния по меньшей мере до 200% нормальной загрузки всем оборудованием и снабжением, а также количеством людей по вместимости, на которую шлюпка подлежит одобрению;

- .3 быть соответственно защищена от случайного или преждевременного срабатывания;
- .4 быть такой конструкции, чтобы ее можно было опробовать без фактического спуска шлюпки; и
- .5 конструктивно обеспечивать 6-кратный запас прочности по используемым материалам.

4.7.7 Свидетельство об одобрении

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

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

4.8 Спасательные шлюпки с автономной системой воздухоснабжения

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

4.9 Огнезащищенные спасательные шлюпки

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

4.9.2 Система водяного орошения

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

- .1 ее система водяного орошения должна питаться заборной водой, подаваемой самовсасывающим насосом. Должна предусматриваться возможность включать и выключать подачу воды для орошения наружной поверхности спасательной шлюпки;
- .2 водозаборное устройство системы должно быть устроено так, чтобы предотвращать попадание в систему горючих жидкостей с поверхности воды;
- .3 система должна предусматривать промывку ее пресной водой и полное осушение.