

ГЛАВА III — СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

ЧАСТЬ А — ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

- 1 Данная глава, если специально не предусмотрено иное, применяется к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 1998 г. и после этой даты.
- 2 Для целей данной главы термин *подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:
 - .1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
 - .2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или один процент расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.
- 3 Для целей данной главы:
 - .1 выражение *суда, построенные* означает суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки;
 - .2 выражение *все суда* означает суда, построенные 1 июля 1998 г., до или после этой даты; выражения *все пассажирские суда* и *все грузовые суда* должны толковаться соответствующим образом;
 - .3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудуемое в пассажирское судно, считается пассажирским судном, построенным в дату начала такого переоборудования.
- 4 В отношении судов, построенных до 1 июля 1998 г., Администрация должна:
 - .1 обеспечить, при условии соблюдения положений пункта 4.2, выполнение требований, применяемых на основании действующей до 1 июля 1998 г. главы III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., к новым или существующим судам, как указано в той главе;

- .2 обеспечить, чтобы при замене спасательных средств или устройств на таких судах или при проведении на них ремонта, переоборудования или модификации существенного характера, во время которых производится замена их существующих спасательных средств или устройств либо установка дополнительных спасательных средств или устройств, такие спасательные средства или устройства отвечали, насколько это целесообразно и практически возможно, требованиям данной главы. Однако, если спасательная шлюпка или спасательный плот, иной чем надувной спасательный плот, заменяется без замены спускового устройства либо наоборот, то эти спасательная шлюпка или спасательный плот, либо спусковое устройство могут быть того же типа, что и заменяемые спасательная шлюпка или спасательный плот либо спусковое устройство.

Правило 2

Изъятия

1 Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают нецелесообразным или излишним применение каких-либо специфичных требований данной главы, может освободить от выполнения таких требований отдельные суда или категории судов, которые во время рейса удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль.

2 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких как паломники, Администрация, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований данной главы, может освободить такие суда от выполнения этих требований при условии, что они полностью отвечают положениям:

- .1 правил, приложенных к Соглашению по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971 г.;
и
- .2 правил, приложенных к Протоколу по требованиям, предъявляемым к помещениям пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, 1973 г.

Правило 3

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 *Защитный костюм* есть костюм, предназначенный для использования расписанными на дежурные шлюпки или морские эвакуационные системы членами экипажа.

2 *Дипломированное лицо* есть лицо, имеющее диплом специалиста по спасательным шлюпкам и плотам, выданный по уполномочию Администрации или признаваемый ею как действительный в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, или лицо, имеющее диплом, выданный или признаваемый Администрацией го-

сударства, не являющегося Стороной этой Конвенции, для тех же целей, что и диплом, выдаваемый в соответствии с Конвенцией.

3 *Обнаружение* есть определение местоположения спасаемых лиц или спасательных шлюпок и плотов.

4 *Посадочный штормтрап* есть штормтрап, предусмотренный в местах посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты с целью обеспечения безопасного доступа в спасательные шлюпки и на спасательные плоты после спуска их на воду.

5 *Спуск методом свободного всплытия* есть такой метод спуска спасательной шлюпки или спасательного плота, при котором они автоматически разобьются с тонущим судном и находятся в готовности к использованию.

6 *Спуск методом свободного падения* есть такой метод спуска спасательной шлюпки, при котором она с комплектом людей и снабжения на борту разобьется с судном и сбрасывается на воду без каких-либо удерживающих ее приспособлений.

7 *Гидрокостюм* есть защитный костюм, уменьшающий потерю тепла телом человека в холодной воде.

8 *Надувное средство* есть средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, заполняемыми газом камерами и которое обычно хранится не надутым до момента подготовки его к использованию.

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

10 *Международный кодекс по спасательным средствам (LSA)* (называемый далее в этой главе «Кодекс») означает Международный кодекс требований к спасательным средствам, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.48(66) с возможными поправками, при условии что такие поправки приняты, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающейся процедур внесения поправок к Приложению, за исключением его главы I.

11 *Спусковое устройство или приспособление* есть средство для безопасного перемещения спасательной шлюпки или спасательного плота, либо дежурной шлюпки с места их установки на воду.

12 *Длина* есть 96% полной длины по ватерлинии, проходящей по высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длина от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с конструкционным дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструкционной ватерлинии.

13 *Наименьшая эксплуатационная осадка* есть такая осадка судна, при которой оно находится на ровном киле, без груза, с 10% запасов и топлива, а в случае пассажирского судна, **ДОПОЛНИТЕЛЬНО**, с полным комплектом пассажиров и экипажа вместе с их багажом.

14 *Морская эвакуационная система (МЭС)* есть средство для быстрого перемещения людей с посадочной палубы судна на спасательные шлюпки и плоты, находящиеся на воде.

15 *Теоретическая высота борта*

- .1 Теоретическая высота борта есть расстояние, измеренное по вертикали от верхней кромки киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки килевого шпунта. Если днище судна в миделевом сечении имеет вогнутую форму или если имеются утолщенные шпунтовые пояса, то это расстояние измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.
- .2 На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и борта, как если бы это соединение имело угловую КОНСТРУКЦИЮ.
- .3 В случае, если палуба надводного борта имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты борта, теоретическая высота борта должна измеряться до условной линии, являющейся продолжением нижней части палубы параллельно возвышенной части.

16 *Спасательное средство или устройство нового типа* есть спасательное средство или устройство, обладающее новыми характеристиками, которые не полностью охвачены требованиями данной главы, но обеспечивающее равный или более высокий уровень безопасности.

17 *Положительная остойчивость* есть способность шлюпки или плота возвращаться в первоначальное положение после удаления кренящего момента.

18 *Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды* есть время, необходимое для того, чтобы поднять шлюпку в положение, из которого находящиеся в ней люди могут сойти на палубу судна. Время для подъема включает время, требуемое для проведения на шлюпке подготовительных операций по ее подъему, таких как подача и крепление фалиня, подсоединение шлюпки к спусковому устройству, а также время, необходимое для ее подъема. Время для подъема не включает в себя время, необходимое для спуска спусковых устройств в положение, из которого производится подъем дежурной ШЛЮПКИ ИЗ ВОДЫ.

19 *Дежурная шлюпка* есть шлюпка, предназначенная для спасения терпящих бедствие людей и сбора спасательных шлюпок и плотов на воде.

20 *Завершение операции* есть безопасный подъем из воды спасаемых.

21 *Пассажирское судно ро-ро* есть пассажирское судно с помещениями ро-ро или помещениями специальной категории, определенными в правиле II-2/3.

22 *Короткий международный рейс* есть международный рейс, во время которого судно удаляется не более чем на 200 миль от порта или места, в котором пассажиры и экипаж могли бы быть безопасно укрыты. Ни расстояние между последним портом захода в стране, в которой начался рейс, и конечным портом назначения, ни дальность обратного рейса не должны превышать 600 миль. Конечный порт назначения есть последний порт захода в предполагаемом рейсе, из которого начинается обратный рейс судна в страну, в которой начался рейс.

23 *Спасательная шлюпка или спасательный плот* есть шлюпка или плот, способные обеспечить сохранение жизни людей, терпящих бедствие, с момента оставления ими судна.

24 *Теплозащитное средство* есть мешок или костюм из водонепроницаемого материала с низкой теплопроводностью.

Правило 4

Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств

1 За исключением случаев, предусмотренных пунктами 5 и 6, спасательные средства и устройства, требуемые данной главой, должны быть одобрены Администрацией.

2 Перед тем как одобрить спасательные средства и устройства, Администрация обеспечивает, чтобы такие спасательные средства и устройства:

- .1 были испытаны в соответствии с рекомендациями Организации* с целью подтверждения того, что они отвечают требованиям данной главы; или
- .2 успешно прошли, к удовлетворению Администрации, испытания, которые по существу равноценны испытаниям, предписанным вышеуказанными рекомендациями.

3 Перед тем как одобрить спасательные средства или устройства нового типа, Администрация обеспечивает, чтобы:

- .1 такие средства отвечали стандартам безопасности, равноценным требованиям данной главой и Кодекса, и были оценены и испытаны, основываясь на руководстве, выработанном **Организацией****; или
- .2 такие устройства успешно прошли технический анализ, оценку и одобрение в соответствии с правилом 38.

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

5 Перед принятием к снабжению на судах спасательных средств и устройств, ранее не получивших одобрения Администрации, Администрация должна быть убеждена, что спасательные средства и устройства отвечают требованиям данной главы и Кодекса.

См. «Пересмотренную рекомендацию по испытанию спасательных средств», принятую резолюцией MSC.81(70) Организации с поправками.

См. руководство, подлежащее выработке Организацией.

6 Требуемые данной главой спасательные средства, подробные спецификации которых не включены в Кодекс, должны отвечать требованиям **Администрации**.

Правило 5

Производственные испытания

Администрация должна требовать проведения таких производственных испытаний спасательных средств, которые необходимы для обеспечения того, чтобы спасательные средства изготавливались в соответствии с теми же стандартами, что и получивший одобрение прототип.