

ЧАСТЬ В — ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ И СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

Раздел I — ПАССАЖИРСКИЕ И ГРУЗОВЫЕ СУДА

Правило 6

Средства связи

1 Пункт 2 применяется ко всем пассажирским судам и всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

2 Радиооборудование для спасательных средств

2.1 УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи

2.1.1 На каждом пассажирском и каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 и более предусматривается по крайней мере три комплекта УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 предусматривается по крайней мере два комплекта УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. Такая аппаратура должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией*. Если УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи установлена стационарно на спасательных шлюпках и плотках, то она должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией.

2.1.2 УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи, установленная на судах до 1 февраля 1992 г. и не отвечающая полностью эксплуатационным требованиям, одобренным Организацией, может быть использована до 1 февраля 1999 г., при условии что Администрация удовлетворена ее совместимостью с одобренной УКВ аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи.

2.2 Устройства определения местонахождения терпящих бедствие

На каждом борту каждого пассажирского судна и каждого грузового судна валовой вместимостью 500 и более должно иметься по крайней мере одно устройство определения местонахождения терпящих бедствие. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500, должно иметься по

См. «Эксплуатационные требования к УКВ аппаратуре двусторонней радиотелефонной связи спасательных шлюпок и плотов», принятые Организацией резолюцией MSC.149(77).

крайней мере одно такое устройство. Эти устройства должны отвечать применимым эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией*. Устройства** устанавливаются в таких местах, откуда они могут быть быстро перенесены в любую спасательную шлюпку или плот, не являющиеся спасательным плотом или плотами, требуемыми правилом 31.1.4. Либо в каждой спасательной шлюпке или плоту, ином чем требуется правилом 31.1.4, устанавливается одно такое устройство. На судах, имеющих по крайней мере два устройства, и оснащенных спасательной шлюпкой, спускаемой свободным падением, одно из устройств должно храниться в спасательной шлюпке, а другое — располагаться в непосредственной близости от ходового мостика так, чтобы его можно было использовать на судне и легко перенести в любой спасательный плот.

3 Световые сигналы бедствия

Должно иметься не менее 12 парашютных ракет, отвечающих требованиям раздела 3.1 Кодекса и хранящихся на ходовом мостике, либо вблизи него.

4 Внутрисудовые средства связи и аварийно-предупредительная сигнализация

4.1 Для обеспечения двусторонней связи между аварийными постами управления, местами сбора и посадки, а также наиболее важными постами на борту судна предусматриваются стационарные или переносные аварийные средства связи, либо те и другие вместе.

4.2 Должна быть предусмотрена общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации, отвечающая требованиям пункта 7.2.1 Кодекса, предназначенная для сбора пассажиров и экипажа по тревоге, а также для подачи сигнала к началу действий, указанных в расписании по тревогам. В дополнение к этой системе сигнализации предусматривается либо система громкоговорящей связи, отвечающей требованиям пункта 7.2.2 Кодекса, либо другое подходящее средство связи. Системы радиовещания должны автоматически отключаться при задействовании общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации.

4.3 Сигналы общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации должны быть слышны во всех жилых помещениях и в обычных местах работы экипажа. На пассажирских судах сигналы системы должны также быть слышны на всех открытых палубах.

4.4 На судах, оборудованных морскими эвакуационными системами, должна быть обеспечена связь между местом посадки в спасательную шлюпку или плот и платформой МЭС или между этим местом и спасательной шлюпкой или плотом.

См. «Эксплуатационные требования к радиолокационным ответчикам спасательных шлюпок и плотов для использования в поисково-спасательных операциях», принятые резолюцией А.802(19) с поправками в резолюции MSC.257(83), и «Рекомендации по эксплуатационным требованиям к передатчикам АИС (АИС-САРТ) для использования в поисково-спасательных операциях», принятые резолюцией MSC.246(83).

Одним из этих устройств может быть устройство определения местонахождения терпящих бедствие, требуемое правилом IV/7.1.3.

5 Системы громкоговорящей связи на пассажирских судах

5.1 В дополнение к требованиям правила II-2/7 или правила II-2/12, соответственно, и пункта 4.2, все пассажирские суда оборудуются системой громкоговорящей связи. В отношении пассажирских судов, построенных до 1 июля 1997 г., требования пунктов 5.2 и 5.4, с соблюдением положений пункта 5.5, должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 г.

5.2 Сигналы системы громкоговорящей связи должны быть отчетливо слышны в условиях окружающего шума во всех помещениях, предписанных пунктом 7.2.2.1 Кодекса, и должна предусматриваться функция блокирования, осуществляемая из одного места на ходовом мостике и из таких других мест на судне, какие Администрация сочтет необходимыми, чтобы сообщения по этой системе звучали, даже если какой-либо громкоговоритель в соответствующих помещениях выключен, а сила звука уменьшена или система используется для иных целей.

5.3 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 г. и после этой даты:

- .1 система громкоговорящей связи должна иметь по крайней мере две петли, которые должны быть достаточно разнесены по всей своей длине, и иметь два отдельных и независимых усилителя; и
- .2 система громкоговорящей связи и эксплуатационные требования к ней должны быть одобрены Администрацией, с учетом рекомендаций, принятых **Организацией**.*

5.4 Система громкоговорящей связи подключается к аварийному источнику электроэнергии, требуемому правилом II-1/42.2.2.

5.5 На судах, построенных до 1 июля 1997 г., на которых уже установлена система громкоговорящей связи, одобренная Администрацией, отвечающая в значительной степени требованиям пунктов 5.2 и 5.4 и пункту 7.2.2.1 Кодекса, не требуется замены их систем.

Правило 7

Индивидуальные спасательные средства

1 Спасательные круги

1.1 Спасательные круги, отвечающие требованиям пункта 2.1.1 Кодекса, должны:

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

См. «Кодекс по аварийно-предупредительной сигнализации и индикаторам 1995 г.», принятый резолюцией А.830(19) с поправками.

См. «Эксплуатационные требования к системам громкоговорящей связи», одобренные Организацией в MSC/Circ.808.

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

1.2 По меньшей мере один спасательный круг на каждом борту судна снабжается плавучим спасательным линем, отвечающим требованиям пункта 2.1.4 Кодекса, длиной, не менее чем в два раза превышающей высоту места его установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 30 м, смотря по тому, что больше.

1.3 Не менее половины общего количества спасательных кругов снабжается самозажигающимися огнями, отвечающими требованиям пункта 2.1.1 Кодекса; не менее двух из них должны быть также снабжены автоматически действующими дымовыми шашками, отвечающими требованиям пункта 2.1.3 Кодекса, и иметь возможность быстро сбрасываться с ходового мостика; спасательные круги с огнями, а также спасательные круги с огнями и дымовыми шашками равномерно распределяются по обоим бортам судна и не должны являться спасательными кругами, снабженными линиями в соответствии с требованиями пункта 1.2.

1.4 На каждом спасательном круге наносятся печатными буквами латинского алфавита название судна и порт приписки.

2 Спасательные жилеты

2.1 Для каждого находящегося на борту человека предусматривается спасательный жилет, отвечающий требованиям пункта 2.2.1 или 2.2.2 Кодекса, и, кроме того:

- .1 на пассажирских судах, совершающих рейсы продолжительностью менее 24 часов, должно быть обеспечено количество спасательных жилетов, пригодных для младенцев, равное по меньшей мере 2,5% от числа находящихся на борту пассажиров;
- .2 на пассажирских судах, совершающих рейсы продолжительностью 24 часа и более, спасательные жилеты для младенцев должны обеспечиваться для каждого младенца;
- .3 должно быть предусмотрено количество спасательных жилетов, пригодных для детей, равное по меньшей мере 10% от числа находящихся на борту пассажиров или более, в зависимости от необходимости, с тем чтобы на каждого ребенка приходилось по одному спасательному жилету;
- .4 должно иметься достаточное количество спасательных жилетов для вахтенного персонала, а также для использования в удаленных местах расположения спасательных шлюпок и плотов*. Спасательные жилеты, предназначенные для вахтенных, должны храниться на мостике, на посту управления двигателем и в любом другом посту, где несет вахта;
- .5 если имеющиеся спасательные жилеты для взрослых не предназначены для лиц весом до 140 кг включительно и с обхватом грудной клетки до 1750 мм включительно, на

* См. MSC/Circ.1046 — «Руководство по оценке теплозащиты»

судне должно иметься достаточное количество подходящих приспособлений, позволяющих крепить жилеты к таким лицам.

2.2 Спасательные жилеты размещаются так, чтобы они были легкодоступными, а место их хранения должно быть ясно обозначено. Если, ввиду особого устройства судна, спасательные жилеты, предусмотренные в соответствии с требованиями пункта 2.1, могут оказаться недоступными, должны быть предусмотрены другие отвечающие требованиям Администрации меры, которые могут включать увеличение количества имеющихся на борту спасательных жилетов.

2.3 Спасательные жилеты, используемые в полностью закрытых спасательных шлюпках, за исключением шлюпок, спускаемых методом свободного падения, не должны препятствовать входу в спасательную шлюпку, не должны мешать усаживаться и пристегивать привязные ремни в спасательной шлюпке.

2.4 Спасательные жилеты, используемые в спасательных шлюпках, спускаемых свободным падением, а также способы их хранения и ношения не должны мешать при входе в спасательную шлюпку, мешать безопасности **НАХОДЯЩИХСЯ** в шлюпке людей или эксплуатации **ШЛЮПКИ**.

3 Гидрокостюмы и защитные костюмы

Для каждого человека, расписанного на дежурную шлюпку **или** морскую эвакуационную систему, предусматривается гидрокостюм, отвечающий требованиям раздела 2.3 Кодекса, или защитный костюм, отвечающий требованиям раздела 2.4 Кодекса; костюмы должны быть соответствующих размеров. Если судно постоянно совершает рейсы в теплом **КЛИМАТЕ***, где, по мнению Администрации, не обязательно иметь теплозащитные средства, то нет необходимости в наличии такой защитной одежды на судне.

Правило 8

Расписание по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации

- 1 Данное правило применяется ко всем судам.
- 2 Для каждого находящегося на борту человека предусматриваются четкие инструкции, которым надлежит следовать в случае чрезвычайной ситуации. На пассажирских судах такие инструкции должны быть изложены на языке или языках, требуемых государством флага судна, а также на английском языке.
- 3 Экземпляры расписания по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации, отвечающие требованиям правила 37, должны быть вывешены на видных местах по всему судну, включая ходовой мостик, машинное отделение, а также жилые помещения экипажа.
- 4 В пассажирских каютах, а также на видном месте у мест сбора и в других пассажирских помещениях должны быть вывешены рисунки

См. MSC.1/Circ.1243.

и инструкции на соответствующих языках с целью информации пассажиров относительно:

- .1 их места сбора;
- .2 важнейших действий, которые они должны выполнять в случае чрезвычайной ситуации;
- .3 способа надевания спасательного жилета.

Правило 9

Инструкции по эксплуатации

- 1 Данное правило применяется ко всем судам.
- 2 Либо на спасательной шлюпке и спасательном плоту и органах управления их спуском, либо вблизи них, предусматриваются плакаты или условные обозначения, которые должны:
 - .1 пояснять назначение органов управления и процедуры приведения в действие средства, а также содержать соответствующие инструкции или предупреждения;
 - .2 быть хорошо видимыми при аварийном освещении;
 - .3 использовать символы* в соответствии с рекомендациями Организации.

Правило 10

Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими

- 1 Данное правило применяется ко всем судам.
- 2 На судне должно иметься достаточное число подготовленного персонала для сбора людей, не обладающих соответствующей подготовкой, и оказания им помощи.
- 3 На судне обеспечивается достаточное число членов экипажа, которыми могут быть помощники капитана или дипломированные лица, для управления спасательными шлюпками и плотами и спусковыми устройствами, требуемыми для оставления судна всеми находящимися на борту людьми.
- 4 Командиром каждой предназначенной к использованию спасательной шлюпки или каждого предназначенного к использованию спасательного плота назначается помощник капитана или дипломированное лицо. Однако Администрация, учитывая должным образом характер рейса, число находящихся на борту людей и характеристики судна, может разрешить, чтобы вместо указанных выше лиц, командирами спасательных плотов назначались лица, имеющие практические навыки в обращении со спасательными плотами и управлении ими. На спасательные шлюпки также назначаются заместители командира.
- 5 Командир спасательной шлюпки или спасательного плота должен иметь список членов команды спасательной шлюпки или спа-

См. «Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам», принятые резолюцией А.760(18) Организации с поправками в MSC.82(70) и в MSC.1/Circ.1244.

спасательного плота и следить за тем, чтобы находящиеся в его подчинении лица знали свои обязанности. Заместитель командира спасательной шлюпки также должен иметь список членов команды спасательной шлюпки.

6 На каждую моторную спасательную шлюпку или каждый моторный спасательный плот расписывается лицо, способное эксплуатировать двигатель и выполнять его незначительные регулировки.

7 Капитан обеспечивает равномерное распределение лиц, упомянутых в пунктах 2, 3 и 4, по имеющимся на судне спасательным шлюпкам и плотам.

Правило 11

Обеспечение сбора и посадки людей в спасательные шлюпки и плоты

1 Спасательные шлюпки и плоты, для которых требуются одобренные спусковые устройства, размещаются как можно ближе к жилым и служебным помещениям.

2 Места сбора должны находиться вблизи мест посадки. Каждое место сбора должно иметь достаточное пространство на палубе, чтобы вместить всех людей, сбор которых назначен в этом месте, но не менее 0,35 м² на человека.

3 Места сбора и посадки должны быть легкодоступны из жилых помещений и рабочих мест.

4 Места сбора и посадки должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом II-1/42 или 43, в зависимости от случая.

5 Коридоры, трапы и выходы, обеспечивающие доступ к местам сбора и посадки, должны быть освещены. Предусматривается возможность питания такого освещения от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом II-1/42 или 43, в зависимости от случая. Дополнительно, и как часть маркировки, требуемой правилом II-2/13, пути к местам сбора обозначаются символами места сбора в соответствии с рекомендациями **Организации***.

6 Места сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты, спускаемые с помощью шлюпбалок и плот-балок, а также спускаемые свободным падением, должны располагаться так, чтобы в спасательные шлюпки и на спасательные плоты можно было размещать **пострадавших** на носилках.

7 У каждого места посадки или у каждых двух расположенных рядом мест посадки предусматривается цельный посадочный штормтрап, отвечающий требованиям пункта 6.1.6 Кодекса, длиной, равной расстоянию от палубы до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, всех условиях дифферента до 10° и крена до 20° включительно на любой борт. Однако Администрация может разрешить замену таких шторм-трапов одобренными устройствами, обеспечивающими доступ в спасательные шлюпки и на спасательные плоты на воде, при условии, что на каждом борту

См. «Символы, относящиеся к спасательным средствам», принятые Организацией резолюцией А.760(18) с поправками в MSC.82(70) и в MSC.1/Circ.1244, и «Руководство по оценке, испытаниям и применению низкорасположенного освещения на пассажирских судах» (А.752(18)), соответственно.

судна имеется по меньшей мере один посадочный штормтрап. Для спасательных плотов, требуемых правилом 31.1.4, могут быть предусмотрены другие посадочные средства, обеспечивающие спуск людей на воду контролируемым способом.

8 В случае необходимости предусматриваются средства для подтягивания к борту судна спускаемых с помощью шлюпбалок и плотбалок спасательных шлюпок и плотов и удержания их у борта с целью обеспечения безопасной посадки людей.

Правило 12

Места спуска

Места спуска располагаются так, чтобы обеспечить безопасный спуск спасательных шлюпок и плотов с учетом, в частности, того, что они должны быть в стороне от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами и по возможности так, чтобы спасательные шлюпки и плоты, за исключением спасательных шлюпок, специально предназначенных для спуска методом свободного падения, могли быть СПУЩЕНЫ вдоль цилиндрической вставки судна. Если они расположены в носовой части судна, то они должны находиться в защищенном месте в корму от таранной переборки, при этом Администрация должна уделять особое внимание прочности спускового устройства.

Правило 13

Установка спасательных шлюпок и плотов

1 Каждая спасательная шлюпка или каждый спасательный плот устанавливаются:

- .1 так, чтобы ни они, ни приспособления для их установки не мешали использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота, либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска;
- .2 настолько близко к поверхности воды, насколько это безопасно и практически возможно и, за исключением спасательных плотов, предназначенных для спуска методом сбрасывания за борт так, чтобы спасательная шлюпка или спасательный плот в положении, при котором в них производится посадка, были по меньшей мере на 2 м выше ватерлинии судна в полном грузу при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт или до угла, при котором кромка открытой палубы судна погружается в воду, смотря по тому, что меньше;
- .3 в состоянии постоянной готовности к использованию, с тем чтобы два члена экипажа могли подготовить их к посадке и спуску в течение не более 5 мин;
- .4 с полным снабжением согласно требованиям данной главы и Кодекса;
- .5 насколько это практически возможно, в безопасном и защищенном месте, исключающем их повреждение в результате пожара и взрыва. Особенно спасательные шлюпки и плоты на танкерах, иные чем спасательные плоты,

требуемые правилом 31.1.4, не должны храниться над грузовыми, отстойными или другими танками, содержащими взрывчатые или опасные грузы.

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

3 Спасательные шлюпки хранятся прикрепленными к спусковым устройствам.

4.1 Фалинь каждого спасательного плота при его хранении постоянно крепится к судну.

4.2 Каждый спасательный плот или группа плотов устанавливаются с устройствами*, обеспечивающими их свободное всплытие и отвечающими требованиям пункта 4.1.6 Кодекса, чтобы каждый плот свободно всплывал, а если он является надувным, чтобы он автоматически надувался, когда судно тонет.

4.3 Спасательные плоты устанавливаются так, чтобы крепление каждого плота или контейнера можно было отдать вручную отдельно.

4.4 Пункты .1 и .2 не применяются к спасательным плотам, требуемым правилом 31.1.4.

5 Спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты устанавливаются в пределах зоны, допускающей использование подъемного гака плот-балки, если не предусмотрены средства для перемещения плотов, которые не выходят из строя при крене и дифференте в пределах значений, указанных в пункте 1.2, при качке судна или прекращении подачи энергии.

6 Спасательные плоты, предназначенные для спуска методом сбрасывания за борт, устанавливаются так, чтобы их можно было легко переместить для спуска с любого борта судна, если на каждом борту судна не предусмотрены спасательные плоты общей вместимостью, требуемой правилом 31.1, которые могут быть спущены с любого борта.

Правило 14

Установка дежурных шлюпок

Дежурные шлюпки устанавливаются:

- .1 в состоянии постоянной готовности к спуску в течение не более 5 мин и постоянно полностью надутыми, если они являются этим типом шлюпок;
- .2 в месте, удобном для их спуска и подъема;

* См. MSC/Circ.811.

- .3 так, чтобы ни дежурная шлюпка, ни приспособления для ее установки не мешали использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота в любом другом месте спуска;
- .4 в соответствии с требованиями правила 13, если они являются также спасательными шлюпками.

Правило 15

Установка морских эвакуационных систем

1 В борту судна не должно быть никаких отверстий между местом входа в морскую эвакуационную систему и ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке судна, и должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие защиту этой системы от любых выступающих частей судна.

2 Морские эвакуационные системы располагаются так, чтобы обеспечивался их безопасный спуск с особым вниманием на достаточное удаление от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами, а также, насколько это практически возможно, чтобы морские эвакуационные системы задействовались вдоль цилиндрической части судна.

3 Каждая морская эвакуационная система устанавливается так, чтобы ни проход, ни платформа, ни приспособления для хранения системы или использования не мешали использованию любого другого спасательного средства в любом другом месте спуска.

4 Где это применимо, судно должно иметь такую конструкцию, чтобы обеспечивалась защита места хранения морских эвакуационных систем от повреждения при сильном волнении.

Правило 16

Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов

1 Если **специально** не предусмотрено иное, устройства спуска и посадки, отвечающие требованиям раздела 6.1 Кодекса, должны быть предусмотрены для всех спасательных плотов, за исключением:

- .1 тех, в которые посадка производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна и которые имеют массу не более 185 кг; или
- .2 тех, в которые посадка производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна и которые установлены для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене судна до 20° на любой борт; или
- .3 тех, которые имеют массу не более 185 кг, предусмотренных сверх количества, обеспечивающего вместимость, равную 200% общего числа находящихся на борту людей; или
- .4 тех, которые предусмотрены сверх количества обеспечивающих вместимость, равную 200% общего числа находящихся на борту людей, установленных для спуска непо-

средственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене судна до 20° на любой борт; или

- 5 тех, которые предусмотрены для использования вместе с морской эвакуационной системой, отвечающей требованиям раздела 6.2 Кодекса и установлены для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт.

2 Для каждой спасательной шлюпки предусматривается устройство, обеспечивающее ее спуск и подъем. Дополнительно должна быть предусмотрена возможность подвешивать спасательную шлюпку с целью высвобождения разобшающего устройства для его обслуживания и ремонта.

3 Спусковые и подъемные устройства должны быть такими, чтобы находящийся на судне оператор, управляющий устройством, мог осуществлять непрерывное наблюдение за спасательной шлюпкой или спасательным плотом во время их спуска, а в отношении спасательной шлюпки — и во время ее подъема.

4 Для одинаковых **ИМЕЮЩИХСЯ** на борту судна спасательных шлюпок и плотов применяется лишь один тип разобшающего механизма.

5 Подготовка и использование спасательной шлюпки или **спасательного** плота в любом одном месте спуска не должны **мешать быстрой** подготовке и использованию любой другой **спасательной** шлюпки или любого другого спасательного плота, либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска.

6 Лопари, если они используются, должны быть достаточной длины, чтобы спасательные шлюпки или плоты могли быть спущены на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт.

7 Во время подготовки и спуска спасательные шлюпки и **ПЛОТЫ**, их спусковые устройства, а также поверхность воды в районе спуска обеспечиваются достаточным освещением от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом II-1/42 или 43, в зависимости от **случая**.

8 Предусматриваются средства, предотвращающие попадание откачиваемой с судна воды на спасательные шлюпки и плоты во время оставления судна.

9 Если существует опасность повреждения спасательной шлюпки или спасательного плота бортовыми рулями успокоителей качки, предусматриваются устройства, приводимые в действие от аварийного источника электроэнергии, для уборки рулей внутрь судна; на ходовом мостике должны иметься работающие от аварийного источника электроэнергии индикаторы, показывающие положение бортовых рулей успокоителей качки.

10 Если судно имеет частично закрытые спасательные шлюпки, **отвечающие** требованиям раздела 4.5 Кодекса, то их шлюпбалки снабжаются топриком с прикрепленными к нему по меньшей мере двумя спасательными шкентелями такой длины, чтобы они доставали до воды при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт.

Правило 17

Обеспечение посадки в дежурные шлюпки, их спуск и подъем

1 Устройства, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки и их спуск, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск могли быть осуществлены в возможно кратчайший срок.

2 Если дежурная шлюпка является одной из спасательных, то устройства, обеспечивающие посадку в нее людей, и место спуска должны отвечать требованиям правил 11 и 12.

3 Устройства, обеспечивающие спуск дежурных шлюпок, должны отвечать требованиям правила 16. Однако, должна быть возможность спуска всех дежурных шлюпок с использованием, в необходимых случаях, фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 узлов, на тихой воде.

4 Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды, при умеренном волнении, должно быть не более 5 мин, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения. Если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой, это время, по возможности, должно затрачиваться на подъем, когда она нагружена снабжением спасательной шлюпки и в ней находится одобренная команда дежурной шлюпки, состоящая, по меньшей мере, из 6 человек.

5 Устройства, обеспечивающие посадку в дежурную шлюпку и ее подъем, должны позволять безопасно обращаться с пациентом на носилках. Если тяжелый блок талей с ходовым концом троса представляет опасность в условиях сильного ветра, то, в целях безопасности, должны иметься подъемные стропы.

Правило 18

Линеметательные устройства

Предусматривается линеметательное устройство, отвечающее требованиям раздела 7.1 Кодекса.

Правило 19

Подготовка персонала по действиям в чрезвычайных ситуациях и учения

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 ***Ознакомление с установками по обеспечению безопасности и учебные сборы***

2.1 Каждый член экипажа, до начала рейса, должен быть ознакомлен со своими обязанностями, которые ему надлежит выполнять в случае чрезвычайной ситуации.

2.2 На судне, совершающем рейс, длительность которого по расписанию более 24 ч, учебный сбор пассажиров должен быть проведен в течение 24 ч после их посадки. Пассажиры должны быть проинструктированы по использованию спасательных жилетов и относительно действий, которые они должны выполнить в случае чрезвычайной ситуации.

2.3 При посадке новых пассажиров их инструктаж производится перед отходом или сразу после отхода судна. Этот инструктаж

должен включать инструкции, требуемые правилами 8.2 и 8.4, на языке или языках, понятных пассажирам. Это объявление должно быть сделано по системе громкоговорящей связи или другими эквивалентными средствами, чтобы его услышали, по крайней мере, те пассажиры, которые еще не слышали его во время рейса. Этот инструктаж может быть включен в учебный сбор, требуемый пунктом 2.2, если сбор состоялся сразу после отхода судна. Дополнительно к инструктажу могут использоваться информационные листки, плакаты, видеопрограммы, но они не заменяют вышеуказанные сообщения.

3 Учения

3.1 Учения, насколько это практически возможно, должны проводиться так, как если бы существовала действительная чрезвычайная ситуация.

3.2 Ежемесячно каждый член экипажа должен принимать участие по меньшей мере в одном учении по оставлению судна и в одном — по борьбе с пожаром. Если в предыдущем месяце более 25% членов экипажа не принимали участия в проводившихся на судне учениях по оставлению судна и по борьбе с пожаром, то учения экипажа должны быть проведены в течение 24 ч после выхода судна из порта. При вводе судна в эксплуатацию, после модификаций существенного характера или если на судне новый экипаж, то такие учения должны быть проведены до отхода. Для категорий судов, на которых это выполнить практически невозможно, Администрация может допустить другие условия проведения учений, которые являются по меньшей мере равноценными вышеуказанным.

3.3 Учение по оставлению судна

3.3.1 Каждое учение по оставлению судна должно включать:

- .1 вызов пассажиров и членов экипажа к местам сбора с помощью сигнала аварийно-предупредительной сигнализации, предписанной правилом 6.4.2, после которого по системе громкоговорящей связи или по другой системе связи передается сообщение об учении, обеспечение их ознакомления с порядком оставления судна, указанным в расписании по тревогам;
- .2 прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам;
- .3 проверку того, чтобы все пассажиры и члены экипажа были соответствующим образом одеты;
- .4 проверку того, чтобы были правильно надеты спасательные жилеты;
- .5 приспускание по меньшей мере одной спасательной шлюпки после всей необходимой для спуска ее на воду подготовки;
- .6 пуск и работу двигателя спасательной шлюпки;
- .7 работу плот-балок, используемых для спуска спасательных плотов;
- .8 поиск и спасание манекенов, заблокированных в блокающих; и
- .9 инструктаж по использованию радиооборудования для спасательных средств.

3.3.2 Насколько это практически возможно, во время каждого последующего учения поочередно приспускаются, в соответствии с требованиями пункта 3.3.1.5, различные спасательные шлюпки.

3.3.3 За исключением предусмотренного в пунктах 3.3.4 и 3.3.5, каждая спасательная шлюпка **спускается***, а затем маневрирует на воде с расписанной на ней командой управления — по меньшей мере один раз в 3 месяца во время проведения учения по оставлению судна.

3.3.4 В случае спасательной шлюпки, устроенной для спуска свободным падением, по меньшей мере один раз в три месяца, во время проведения учения по оставлению судна, команда садится в шлюпку, надлежащим образом закрепляется на своих местах и начинает моделировать спуск, но без действительного освобождения шлюпки (т. е. не выкладывая освобождающий крюк). Шлюпка затем спускается свободным падением, но только с требуемым для управления шлюпки количеством команды, либо спускается на воду посредством вторичного средства спуска без команды, осуществляющей управление шлюпкой, а затем маневрирует на воде с расписанной на ней командой управления. Через промежутки времени не более шести месяцев шлюпку либо спускают свободным падением (но только с командой, осуществляющей управление), либо выполняют моделирование ситуации спуска в соответствии с руководством, выработанным **Организацией****.

3.3.5 Администрация может разрешить судам, совершающим короткие международные рейсы, не спускать на воду спасательные шлюпки одного борта, если схема их швартовки в порту и характер перевозок не позволяют спускать на воду спасательные шлюпки этого борта. Однако, все такие спасательные шлюпки должны приспускаться по меньшей мере один раз в 3 месяца, и по меньшей мере один раз в год — спускаться на воду.

3.3.6 Насколько это целесообразно и практически возможно, дежурные шлюпки, иные чем спасательные шлюпки, являющиеся также дежурными шлюпками, с расписанной на них командой один раз в месяц спускаются на воду и маневрируют на воде. Во всяком случае, это требование должно соблюдаться по меньшей мере один раз в 3 месяца.

3.3.7 Если учения по спуску на воду спасательных и дежурных шлюпок проводятся на переднем ходу судна, то такие учения, ввиду связанной с ними опасности, должны проводиться лишь в защищенных водах и под наблюдением лица командного состава судна, имеющего опыт в проведении таких **учений*****.

3.3.8 Если на судне установлены морские эвакуационные системы, в учения входят тренировки по процедурам развертывания такой системы вплоть до непосредственного задействования системы.

Смысл данной поправки заключается в том, что шлюпка может спускаться без людей, а потом маневрирует на воде с командой, осуществляющей управление шлюпкой (*примеч. пер.*)

См. MSC.1/Circ.1206, Дополнение — «Руководство по моделированию спуска шлюпок свободным падением».

См. «Руководство по подготовке экипажей для целей спуска спасательных и дежурных шлюпок на ходу судна», принятое Организацией резолюцией A.624(15).

Этот элемент учений должен быть дополнен регулярно повторяемым инструктажем с использованием **ИМЕЮЩИХСЯ** на борту учебных пособий, требуемых правилом 35. Кроме того, каждое задействованное в команде морской эвакуационной системы лицо, насколько это практически возможно, должно проходить подготовку, участвуя в полном разворачивании подобной системы на воде или на судне, или на берегу не реже чем через 2 года и ни в коем случае не реже чем через 3 года. Такая подготовка осуществляется совместно с задействованием системы, требуемым правилом 20.8.2.

3.3.9 Во время каждого учения по оставлению судна должно проверяться аварийное освещение, необходимое для проведения сбора и оставления судна.

3.4 Учения по борьбе с пожаром

3.4.1 Учения по борьбе с пожаром планируются таким образом, чтобы должное внимание обращалось на регулярность их проведения при различных чрезвычайных ситуациях, которые могут возникнуть в зависимости от типа судна и груза.

3.4.2 Каждое учение по борьбе с пожаром должно включать:

- .1 прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам, требуемым правилом 8;
- .2 пуск пожарного насоса с использованием по меньшей мере двух требуемых стволов, чтобы показать, что **система** находится в надлежащем рабочем состоянии;
- .3 проверка снаряжения пожарного и другого личного спасательного снаряжения;
- .4 проверка соответствующего оборудования связи;
- .5 проверка работы водонепроницаемых дверей, пожарных дверей и пожарных заслонок, главных приемных и выпускных отверстий вентиляционных систем в районе проведения учения; и
- .6 проверка необходимых мер и устройств для последующего оставления судна.

3.4.3 Оборудование, используемое во время учений, должно быть немедленно приведено обратно в состояние полной готовности к эксплуатации, а любые неполадки и дефекты, обнаруженные во время учений, устраняются как можно скорее.

4 Подготовка персонала и инструктаж, проводимые на судне

4.1 Обучение и инструктаж по использованию судовых спасательных средств и их снабжения и по использованию судовых средств пожаротушения проводится на судне как можно скорее, но не позднее чем через 2 недели после прибытия члена экипажа на судно. Однако, если член экипажа приписан к судну в соответствии с определенным сменным графиком, такое обучение должно проводиться не позднее чем через 2 недели после того, как он впервые прибывает на судно. Инструктажи по использованию судовых средств пожаротушения, спасательных средств и инструктажи по выживанию на море должны проводиться через такие же промежутки времени, как

и учения. Индивидуальный инструктаж может касаться различных частей судовых спасательных средств и судовых средств пожаротушения, однако все судовые спасательные средства и судовые средства пожаротушения должны быть охвачены в течение двух месяцев.

4.2 Каждый член экипажа должен пройти инструктаж, который включает, не обязательно ограничиваясь этим, следующее:

- .1 приведение в действие и использование судовых надувных спасательных плотов;
- .2 проблемы гипотермии, первая помощь при гипотермии и в других случаях, оказание первой помощи;
- .3 специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в тяжелых погодных условиях и в условиях сильного волнения; и
- .4 приведение в действие и использование судовых средств пожаротушения.

4.3 Обучение по использованию спускаемых с помощью плот-балки спасательных плотов должно проводиться на каждом судне, имеющем такие средства, по меньшей мере один раз в 4 месяца. Когда это практически возможно, учебное занятие включает надувание и спуск спасательного плота. Для этого может использоваться специальный спасательный плот, предназначенный лишь для учебных целей, который не является частью судового спасательного оборудования. Такой специальный спасательный плот должен быть четко обозначен.

5 *Регистрация*

Дата проведения учебных сборов, а также подробное описание учений по оставлению судна и по борьбе с пожаром, учения с другими спасательными средствами и содержание проводимых на борту судна учебных занятий заносятся в судовой журнал, предписанный Администрацией. Если учебный сбор, учение или учебное занятие не были проведены в полном объеме в назначенное время, то в судовом журнале делается запись, поясняющая обстоятельства и объем проведенного учебного сбора, учения или учебного занятия.

Правило 20

Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки

1 Данное правило применяется ко всем судам. На судах, построенных до 1 июля 1986 г., должны, по возможности, соблюдаться требования пунктов 3.2 и 6.2.

2 *Эксплуатационная готовность*

До выхода судна из порта, а также в течение всего рейса все спасательные средства должны быть в рабочем состоянии и готовности к немедленному использованию.

3 Техническое обслуживание и ремонт

3.1 Техническое обслуживание и ремонт, проверки и инспекции спасательных средств выполняются, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*, и таким образом, чтобы учитывать обеспечение надежности таких средств.

3.2 Предусматриваются инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне, отвечающие требованиям правила 36, в соответствии с которыми и должны проводиться техническое обслуживание и ремонт.

3.3 Администрация может допустить, в соответствии с требованиями пункта 3.2, использование судовой программы планового технического обслуживания и ремонта спасательных средств, включающую требования правила 36.

4 Техническое обслуживание и ремонт лопарей

Лопари, используемые в спусковых устройствах, проверяются периодически**, особо обращая внимание на участки, проходящие через блоки, и заменяются, при необходимости, из-за их износа или через промежутки времени не более 5 лет, смотря по тому, что наступит раньше.

5 Запасные части и ремонтные принадлежности

Предусматриваются запасные части и ремонтные принадлежности для спасательных средств и отдельных их компонентов, подверженных быстрому износу или расходу и требующих регулярной замены.

6 Еженедельная проверка

Еженедельно проводятся следующие проверки и инспекции, а их результаты заносятся в судовой журнал:

- .1 все спасательные шлюпки и плоты, дежурные шлюпки и спусковые устройства инспектируются визуально, чтобы обеспечить их постоянную готовность к использованию. Эта инспекция включает (не ограничиваясь этим): проверку состояния гаков, их крепления к спасательной шлюпке и проверку того, что устройство отдачи гаков под нагрузкой установлено правильно в исходном положении;
- .2 двигатели всех спасательных и дежурных шлюпок должны работать в течение не менее 3 мин, при условии что температура окружающей среды превышает минимальную температуру, требуемую для пуска и работы двигателя. В течение этого периода времени должно быть продемонстрировано, что коробка скоростей и рукоятка переключения скоростей работают удовлетворительно. Если особые характеристики забортного двигателя дежурной шлюпки таковы, что предполагают его работу в течение 3 мин

См. «Руководство по периодическому обслуживанию и ремонту спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой» (MSC.1/Circ.1206).

См. MSC.1/Circ.1206, Дополнение — «Руководство по моделированию спуска шлюпок свободным падением».

лишь при погружении гребного винта в воду, может обеспечиваться подходящее снабжение. В особых случаях Администрация может освободить суда, построенные до 1 июля 1986 г., от выполнения этого требования;

- .3 спасательные шлюпки, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, на грузовых судах должны быть стронуты со своих мест установки, без людей в шлюпке, на величину, которая необходима для демонстрации удовлетворительной работы спусковых устройств, если состояние погоды и моря позволяют сделать это; и
- .4 испытывается общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация.

7 Ежемесячные проверки

7.1 Все спасательные шлюпки, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, вываливаются со своих мест установки без людей в шлюпках.

7.2 Ежемесячно, по перечню контрольных проверок, требуемому правилом 36.1, проводится проверка спасательных средств, включая снабжение спасательных шлюпок, с тем чтобы убедиться в их комплектности и в том, что они находятся в хорошем состоянии. Результаты проверки заносятся в судовую журнал.

8 Обслуживание надувных спасательных плотов, надувных спасательных жилетов и морских эвакуационных систем и техническое обслуживание и ремонт надувных дежурных шлюпок

8.1 Каждый надувной спасательный плот, надувной спасательный жилет и каждая морская эвакуационная система проходят обслуживание:

- .1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, но в случаях, когда это практически невозможно, Администрация может продлить этот промежуток времени до 17 месяцев;
- .2 на одобренной станции обслуживания, которая компетентна производить их обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал*.

8.2 Поочередное задействование морских эвакуационных систем

Дополнительно, или во время проведения обслуживания морских эвакуационных систем, требуемого пунктом 8.1, каждая морская эвакуационная система судна должна быть задействована поочередно через промежутки времени, которые следует согласовывать с Администрацией, при условии что каждая система задействуется не реже чем один раз в шесть лет.

8.3 Администрация, одобряющая новые устройства надувных спасательных плотов и устройства надувных спасательных плотов нового

См. «Рекомендацию по условиям одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов», принятую резолюцией А.761(18) Организации, с поправками в MSC.55(66). См. также MSC/Circ.955.

типа, согласно правилу 4, может допустить продление периодов между проведением обслуживания при соблюдении следующих условий:

8.3.1 Новое устройство спасательных плотов и устройство спасательных плотов нового типа проверены на соответствие такому же стандарту, как и требуемый процедурой испытания в удлиненные периоды между проведением обслуживания.

8.3.2 Система спасательных плотов должна проверяться на судне квалифицированным лицом в соответствии с пунктом 8.1.1.

8.3.3 Обслуживание, проводимое в периоды не более 5 лет, должно осуществляться в соответствии с рекомендациями **Организаций***.

8.4 Всякий ремонт и техническое обслуживание надутых дежурных шлюпок производятся в соответствии с инструкциями завода-изготовителя. Аварийный ремонт может быть проведен на судне, однако окончательный ремонт должен производиться на одобренной станции обслуживания.

8.5 Администрация, которая разрешает увеличение интервалов обслуживания плотов в соответствии с пунктом 8.3, должна известить Организацию в соответствии с правилом I/5(b).

9 Периодическое обслуживание гидростатических разобщающих устройств

Гидростатические разобщающие устройства, иные чем одноразовые, проходят обслуживание:

- .1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, при условии что в тех случаях, когда это практически неосуществимо, Администрация может продлить этот промежуток времени до 17 месяцев;
- .2 на станции обслуживания, которая компетентна проводить обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал.

10 Маркировка мест хранения

Контейнеры, консоли, стеллажи и другие подобные места хранения спасательных средств маркируются символами в соответствии с рекомендациями **Организации****, указывающими на хранящееся в этом месте устройство и его назначение. Если в одном месте хранится более одного устройства, также указывается их количество.

11 Периодическое обслуживание устройств спуска и устройств отдачи гаков под нагрузкой

11.1 Устройства спуска:

- .1 проходят техническое обслуживание в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне, как требуется правилом 36;

* См. «Рекомендацию по условиям одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов», принятую резолюцией A.761(18) Организации, с поправками в MSC.55(66). См. также MSC/Circ.955.

** См. «Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам», принятые резолюцией A.760(18) Организации, с поправками в MSC.82(70) и в MSC.1/Circ.1244.

- .2 проходят тщательную проверку при ежегодных освидетельствованиях, требуемых правилами I/7 или I/8, в зависимости от применимости; и
- .3 после прохождения проверки, требуемой подпунктом .2, тормоз лебедки подвергается динамическому испытанию при максимальной скорости спуска шлюпки. Применяемая нагрузка должна равняться массе спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки без людей в них, за исключением того, что в промежутки времени, не превышающие 5 лет, испытание должно проводиться с нагрузкой в 1,1 раза превышающей вес спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки с их полным комплектом людей и снабжения.

11.2 Устройство отдачи гаков под нагрузкой спасательной шлюпки или дежурной шлюпки, включая систему освобождения шлюпки, спускаемой свободным падением:

- .1 проходит техническое обслуживание в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне, как требуется правилом 36;
- .2 проходит тщательную проверку и проверку работы в ходе ежегодных освидетельствований, требуемых правилами I/7 или I/8, проводимых надлежащим образом подготовленным персоналом, знающим эту систему; и
- .3 проверяется в работе при нагрузке в 1,1 раза превышающей общую массу шлюпки с полным комплектом людей и оборудования при тщательном осмотре разобщающего устройства. Такой осмотр и проверка должны производиться не реже, чем один раз в 5 лет*.

11.3 Автоматически отдаваемые гаки спасательных плотов, спускаемых с помощью плот-балки:

- .1 технически обслуживаются в соответствии с инструкциями по уходу на судне, требуемому правилом 36;
- .2 проходят тщательную проверку и эксплуатационное испытание при ежегодных освидетельствованиях, требуемых правилами I/7 и I/8, проводимых надлежащим образом подготовленным персоналом, знающим эту систему; и
- .3 эксплуатационно испытываются под нагрузкой в 1,1 раза превышающей массу плота с его полным комплектом людей и снабжения, когда производится переборка автоматически отдаваемого гака. Такие переборки и испытание должны производиться, по меньшей мере один раз в лет .

* См. резолюцию A.689(17) — «Рекомендация по испытанию спасательных средств». Для спасательных средств, установленных на судах 1 июля 1999 г. и после этой даты, см. резолюцию MSC.81(70) — «Пересмотренные рекомендации по испытанию спасательных средств» с поправками.