

Раздел II — ПАССАЖИРСКИЕ СУДА (Дополнительные требования)

Правило 21

Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

1 Спасательные шлюпки и плоты

1.1 Пассажирские суда, совершающие международные рейсы, которые не являются короткими международными рейсами, оборудуются:

- .1 на каждом борту частично или полностью закрытыми спасательными шлюпками, отвечающими требованиям раздела 4.5 или 4.6 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 50% общего числа находящихся на борту людей. Администрация может разрешить замену спасательных шлюпок спасательными плотами такой же общей вместимости, при условии что в любом случае на каждом борту судна имеется достаточное количество спасательных шлюпок для размещения на них не менее 37,5% общего числа находящихся на борту людей. Надувные или жесткие спасательные плоты должны отвечать требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса и обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна; и
- .2 кроме того, надувными или жесткими спасательными плотами, отвечающими требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25% общего числа находящихся на борту людей. Эти спасательные плоты обслуживаются по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями пункта 1.1.1 или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям правила 13.5.

1.2 Пассажирские суда, совершающие короткие международные рейсы оборудуются:

- .1 частично или полностью закрытыми спасательными шлюпками, отвечающими требованиям раздела 4.5 или 4.6 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 30% общего числа находящихся на борту людей. Спасательные шлюпки, насколько это практически возможно, равномерно распределяются по обоим бортам судна. Кроме того, надувными или жесткими спасательными плотами, отвечающими требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, такой общей вместимости, чтобы, с учетом вместимости спасательных шлюпок, обеспечить размещение общего числа находящихся на борту людей. Спасательные плоты обслуживаются спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна; и

- .2 кроме ТОГО, надувными или жесткими спасательными плотами, отвечающими требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25% общего числа находящихся на борту людей. Эти спасательные плоты обслуживаются по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями пункта 1.2.1, или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям правила 13.5.

1.3 Все спасательные шлюпки и плоты, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на борту людьми, должны быть способны спускаться на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превышающего 30 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна, после того как все люди в спасательных жилетах соберутся на местах сбора.

1.4 Вместо соблюдения требований пунктов 1.1, 1.2 или 1.3, пассажирские суда валовой вместимостью менее 500, если общее число находящихся у них на борту людей менее 200, могут отвечать следующим положениям:

- .1 они оборудуются на каждом борту надувными или жесткими спасательными плотами, отвечающими требованиям разделов 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей;
- .2 если спасательные плоты, требуемые пунктом 1.5.1, не установлены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то должно быть предусмотрено дополнительное количество спасательных плотов, с тем чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150% общего числа находящихся на борту людей;
- .3 если дежурная шлюпка, требуемая пунктом 2.2, является также частично или полностью закрытой спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям разделов 4.5 или 4.6 Кодекса, ее вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую пунктом 1.5.1, при условии, что общая вместимость имеющихся на каждом борту судна спасательных шлюпок и плотов является достаточной для размещения, по меньшей мере, 150% общего числа находящихся на борту людей;
- .4 в случае если какая-либо одна спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна, включая те спасательные шлюпки и плоты, которые установлены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт, на уровне одной открытой палубы должно иметься достаточное количество пригодных к использованию спасательных шлюпок и плотов для размещения общего числа находящихся на борту людей.

1.5 Морская эвакуационная система или системы, отвечающие требованиям раздела 6.2 Кодекса, могут служить заменой эквивалентной вместимости спасательных плотов и спусковых устройств, требуемых пунктом 1.1.1 или 1.2.1.

2 Дежурные шлюпки

2.1 Пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более должны иметь на каждом борту по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям раздела 5.1 Кодекса.

2.2 Пассажирские суда валовой вместимостью менее 500 должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям раздела 5.1 Кодекса.

2.3 Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки, при условии что она и ее устройства спуска и подъема также отвечают требованиям к дежурной шлюпке.

3 Сбор спасательных плотов на воде

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

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

Правило 22

Индивидуальные спасательные средства

1 Спасательные круги

1.1 На пассажирском судне должны иметься спасательные круги, отвечающие требованиям правила 7.1 и раздела 2.1 Кодекса, в количестве, не менее указанного в следующей таблице:

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

1.2 Несмотря на требования правила 7.1.3, пассажирские суда длиной до 60 м должны иметь не менее шести спасательных кругов, снабженных самозажигающимися огнями.

2 Спасательные жилеты

2.1 В дополнение к спасательным жилетам, требуемым правилом 7.2, каждое пассажирское судно должно иметь спасательные жилеты

в количестве не менее 5% общего числа находящихся на борту людей. Эти спасательные жилеты хранятся на видном месте на палубе или в местах сбора.

2.2 Если спасательные жилеты для пассажиров хранятся в каютах, удаленных от путей прямого сообщения между общественными помещениями и местами сбора, то для таких пассажиров, в соответствии с требованиями правила 7.2.2, дополнительные спасательные жилеты хранятся либо в общественных помещениях, местах сбора, либо непосредственно по пути движения между ними. Спасательные жилеты хранятся так, чтобы их распределение и надевание не препятствовали организованному продвижению к местам сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты.

3 Огни спасательных жилетов

3.1 На всех пассажирских судах каждый спасательный жилет снабжается огнем, отвечающим требованиям пункта 2.2.3 Кодекса.

3.2 На пассажирских судах огни спасательных жилетов, оборудованные до 1 июля 1998 г. и не отвечающие полностью пункту 2.2.3 Кодекса могут допускаться Администрациями до тех пор, пока они не будут постепенно заменены или до времени первого периодического освидетельствования после 1 июля 2002 г., смотря по тому, что наступит ранее.

4 Гидрокостюмы и теплозащитные средства

4.1 Для каждой имеющейся на борту всех пассажирских судов спасательной шлюпки должно быть предусмотрено по меньшей мере три гидрокостюма, отвечающих требованиям раздела 2.3 Кодекса, и, кроме того, по теплозащитному средству, отвечающему требованиям раздела 2.5 Кодекса, на каждое расписанное на спасательную шлюпку лицо, не имеющее гидрокостюма. Эти гидрокостюмы и теплозащитные средства могут не предусматриваться:

- .1 для лиц, расписанных на полностью или частично закрытые спасательные шлюпки; либо
- .2 если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических УСЛОВИЯХ*, в которых, по мнению Администрации, они не являются необходимыми.

4.2 Положения пункта 4.1.1 применяются также к полностью или частично закрытым спасательным шлюпкам, не отвечающим требованиям раздела 4.5 или 4.6 Кодекса, при условии что они установлены на судах, построенных до 1 июля 1986 г.

Правило 23

Обеспечение посадки в спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

1 На пассажирских судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки и плоты, должны быть такими, чтобы:

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

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

- .2 посадка на спускаемые с **ПОМОЩЬЮ** плот-балки спасательные плоты и их спуск могли производиться с места, расположенного вблизи места их установки или места, куда в соответствии с требованиями правила 13.5 спасательный плот перемещается перед спуском.

2 Устройства, обеспечивающие дежурные шлюпки, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск вместе с расписанной на нее командой могли производиться непосредственно с места ее установки. Несмотря на требования пункта 1.1, если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой и если посадка в другие спасательные шлюпки и их спуск производятся с палубы посадки, эти устройства должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск также могли производиться с палубы посадки.

Правило 24

Установка спасательных шлюпок и плотов

Высота установки спасательных шлюпок и плотов на пассажирском судне должна принимать во внимание требования правила 13.1.2, требования к средствам выхода наружу, изложенные в правиле II-2/13, размер судна и **ПОГОДНЫЕ** условия, характерные для предполагаемого района **ЭКСПЛУАТАЦИИ**. Для спасательных шлюпок и плотов, спускаемых с помощью шлюп-балки или кран-балки, высота оконечности шлюп-балки или кран-балки в положении готовности для посадки, насколько это практически возможно, не должна превышать 15 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

Правило 25

Места сбора

Каждое пассажирское судно должно отвечать требованиям правила 11 и, кроме того, иметь места сбора пассажиров, которые **должны**:

- .1 находиться вблизи мест посадки и обеспечивать легкий доступ пассажиров к местам посадки, за исключением случаев, когда места сбора и места посадки объединены;
- .2 быть достаточно просторными для сбора пассажиров и проведения инструктажа, из расчета не менее 0,35 м² на одного человека.

Правило 26

*Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро**

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам ро-ро. Пассажирские суда ро-ро, построенные:

- .1 1 июля 1998 г. и после этой даты, должны отвечать требованиям пунктов 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 и 5;

* См. MSC/Circ.1016.

- .2 1 июля 1986 г. и после этой даты, и до 1 июля 1998 г., должны отвечать требованиям пункта 5 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 г. и требованиям пунктов 2.3, 2.4, 3 и 4 — не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 г.; и
- .3 до 1 июля 1986 г., должны отвечать требованиям пункта 5 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 г. и требованиям пунктов 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 и 4 — не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 г.
- .4 до 1 июля 2004 г., должны отвечать требованиям пункта 2.5 не позднее первого освидетельствования на эту дату и после этой даты.

2 Спасательные плоты

2.1 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро обслуживаются с помощью морских эвакуационных систем, отвечающих требованиям раздела 6.2 Кодекса, или спусковых устройств, отвечающих требованиям пункта 6.1.5 Кодекса, равномерно распределенных на каждом борту судна.

2.2 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро снабжается средствами, обеспечивающими его свободное всплытие, отвечающими требованиям правила 24.

2.3 На каждом спасательном плоту на пассажирских судах ро-ро оборудуется посадочная площадка, отвечающая требованиям пункта 4.2.4.1 или пункта 4.3.4.1 Кодекса, соответственно.

2.4 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть либо автоматически самовосстанавливающимся, либо двусторонним с тентом спасательным плотом, который был бы устойчивым на волнении и может безопасно эксплуатироваться, независимо от того, какой стороной вверх он плавает. В качестве альтернативы, на судне должны иметься автоматически самовосстанавливающиеся или двусторонние с тентом спасательные плоты в дополнение к его обычному комплекту спасательных плотов, такой общей вместимостью, чтобы разместить по меньшей мере 50% людей, не обеспеченных спасательными шлюпками. Эта дополнительная вместимость спасательных плотов должна определяться на основе разности между общим количеством людей на судне и людей, обеспеченных спасательными шлюпками. Каждый такой спасательный плот одобряется **Администрацией**, с учетом **рекомендаций**, принятых **Организацией***.

2.5 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро оборудуются устройством определения местонахождения терпящих бедствие из расчета одного на четыре плота. Устройство устанавливается внутри плота таким образом, чтобы его антенна находилась более чем на один метра выше уровня воды, когда плот находится в задействованном состоянии, за исключением двусторонних с тентом

См. «Рекомендацию по двусторонним с тентом спасательным плотам, автоматически самовосстанавливающимся спасательным плотам и скоростным дежурным шлюпкам на пассажирских судах ро-ро, включая их испытания», принятое **MSC/Circ.809** и **MSC/Circ.809/Add.1** Организации.

том спасательных плотов, где устройство должно быть легкодоступным для установки спасающимися. Каждое устройство должно быть устроено так, чтобы позволять его переустановку, когда плот находится в задействованном состоянии. Контейнеры плотов, оборудованные устройством, должны иметь четкую маркировку.

3 Скоростные дежурные шлюпки

3.1 По меньшей мере одна из дежурных шлюпок на пассажирском судне ро-ро должна быть скоростной дежурной шлюпкой, отвечающей разделу 5.1.4 Кодекса.

3.2 Каждая скоростная дежурная шлюпка обслуживается подходящим устройством спуска, отвечающим разделу 6.1.7 Кодекса.

3.3 Не менее двух команд каждой скоростной дежурной шлюпки должны быть подготовлены и регулярно проходить учения с учетом Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекса ПДМНВ) и рекомендаций, принятых Организацией*, включая все аспекты спасания, обращения со шлюпкой, маневрирования и управления этими дежурными шлюпками в различных условиях и ситуациях и возвращение их в прямое положение после опрокидывания.

3.4 В случае когда устройство или размеры пассажирского судна ро-ро, построенного до 1 июля 1997 г., являются таковыми, что препятствуют установке скоростной дежурной шлюпки, требуемой пунктом 3.1, скоростная дежурная шлюпка может быть установлена вместо существующей спасательной шлюпки, используемой в качестве дежурной шлюпки, или, если суда построены до 1 июля 1986 г., шлюпок для использования в случае чрезвычайной ситуации, при условии что выполнены все нижеперечисленные условия:

- .1 установленная скоростная дежурная шлюпка обслуживается с помощью спусковых устройств в соответствии с положениями пункта 3.2;
- .2 уменьшение вместимости спасательной шлюпки, вызванное вышеуказанной заменой, компенсируется установкой спасательных плотов, способных вместить, по меньшей мере, такое же число людей, какое могло быть размещено в замененной спасательной шлюпке;
- .3 такие спасательные плоты обслуживаются существующими спусковыми устройствами или морскими эвакуационными системами.

4 Средства спасания

4.1 Каждое пассажирское судно ро-ро оборудуется эффективными средствами для быстрого подъема спасаемых из воды и передачи спасенных людей со спасательных единиц или спасательных шлюпок или плотов на судно.

4.2 Средства передачи спасенных людей на судно могут быть частью морской эвакуационной системы или могут быть частью системы, предназначенной для целей спасания.

См. «Рекомендацию по требованиям к подготовке команд скоростных дежурных шлюпок», принятую резолюцией А.771(18) Организации и раздел А-VI/2, таблицу А-VI/2-2 «Спецификация минимальных требований к компетентности по скоростным дежурным шлюпкам» Кодекса по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДМНВ).

4.3 Если скат морской эвакуационной системы предполагается использовать в качестве средства передачи спасенных людей на палубу судна, он оборудуется поручнями или трапами для помощи при подъеме по скату.

5 Спасательные жилеты

5.1 Несмотря на требования правил 7.2 и 22.2, достаточное количество спасательных жилетов должно храниться вблизи мест сбора, с тем чтобы пассажирам не приходилось возвращаться в каюты за своими спасательными жилетами.

5.2 На пассажирских судах ро-ро каждый спасательный жилет оборудуется огнем, отвечающий требованиям пункта 2.2.3 Кодекса.

Правило 27

Информация о пассажирах

1 Количество всех лиц на борту всех пассажирских судов должно быть известно до отхода судна.

2 Данные о лицах, заявивших о том, что они нуждаются в специальной заботе или помощи в чрезвычайных ситуациях, учитываются и направляются капитану до отхода судна.

3 Кроме того, не позднее чем с 1 января 1999 г., для целей поиска и спасения учитываются фамилии и пол всех лиц на судне, с указанием: взрослый, ребенок или младенец.

4 Информация, требуемая пунктами 1, 2 и 3, хранится на берегу и должна быть легкодоступной для служб поиска и спасения, если в ней возникает необходимость.

5 Администрации могут освободить пассажирские суда от выполнения требований пункта 3, если ввиду условий рейсов по расписанию таких судов, подготовка таких сведений является практически невозможной.

Правило 28

Места для посадки вертолета и приема на его борт людей

1 На всех пассажирских судах ро-ро предусматривается место для приема людей на борт вертолета, одобренное Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией*.

2 Пассажирские суда ро-ро длиной 130 м и более, построенные 1 июля 1999 г. и после этой даты, оборудуются местом для посадки вертолета, одобренным Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией*.

См. «Стандарты на вертолетные устройства», принятые Организацией резолюцией А.855(20), и «Рекомендацию по местам посадки вертолета на пассажирских судах ро-ро» (MSC/Circ.895).

Правило 29

Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов

1 Данное правило применяется ко всем **Пассажирским** судам. Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 г., должны отвечать требованиям данного правила не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 г.

2 На всех пассажирских судах на ходовом мостике предусматривается система, **способствующая** принятию решений по управлению в чрезвычайных ситуациях.

3 Система, как минимум, должна состоять из отпечатанного на бумаге плана или планов* действий в чрезвычайных ситуациях. Все чрезвычайные ситуации, которые можно предвидеть, должны быть отражены в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, но не ограничиваясь этим, включая следующие основные группы чрезвычайных ситуаций:

- .1 пожар;
- .2 повреждение судна;
- .3 загрязнение;
- .4 незаконные действия, представляющие угрозу безопасности судна и личной безопасности его пассажиров и экипажа;
- .5 несчастные случаи с людьми;
- .6 случаи, связанные с грузом; и
- .7 помощь в чрезвычайных ситуациях другим судам.

4 Процедуры действий в чрезвычайных ситуациях, установленные в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, должны способствовать принятию решений капитанами при руководстве любыми сочетаниями чрезвычайных ситуаций.

5 План или планы действий в чрезвычайных ситуациях должны иметь единообразную структуру и быть просты в использовании. Там, где это применимо, для целей борьбы за живучесть должны использоваться фактические условия загрузки, рассчитанные для остойчивости пассажирского судна на рейс.

6 Помимо отпечатанных плана или планов действий в чрезвычайных ситуациях Администрация может также допустить использование компьютеризированной системы, способствующей принятию решений, установленной на ходовом мостике, которая обеспечивает всей информацией, содержащейся в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, процедурах, перечнях контрольных проверок и т. д., и которая способна представить перечень рекомендуемых действий, подлежащих выполнению в предсказуемых чрезвычайных ситуациях.

См. главу 8 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и «Руководство в отношении структуры интегрированной системы планов действий в чрезвычайных ситуациях на судах», принятую резолюцией А.852(20).

Правило 30

Учения

- 1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам.
- 2 На пассажирских судах еженедельно проводятся учения по оставлению судна и учения по борьбе с пожаром. Не требуется, чтобы все члены экипажа участвовали в проведении каждого учения, но каждый член экипажа должен участвовать в учении по оставлению судна и в учении по борьбе с пожаром ежемесячно, как это требуется правилом 19.4.2. Пассажирам настоятельно рекомендуется присутствовать на таких учениях.