

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.217(82) (принята 8 декабря 2006 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СИСТЕМАМ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ резолюцию MSC.98(73), которой он принял Международный кодекс по системам пожарной безопасности (далее именуемый «Кодекс СПБ»), который приобрел обязательную силу согласно главе II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее именуемой «Конвенция»),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ статью VIII b) и правило II-2/3.22 Конвенции, касающиеся процедуры внесения поправок в Кодекс СПБ,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят второй сессии поправки, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Международному кодексу по системам пожарной безопасности, текст которых изложен в приложениях 1 и 2 к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что:

- a) упомянутые поправки, изложенные в приложении 1, считаются принятыми 1 января 2008 года; и
- b) упомянутые поправки, изложенные в приложении 2, считаются принятыми 1 января 2010 года,

если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции:

- a) поправки, изложенные в приложении 1, вступают в силу 1 июля 2008 года; и
- b) поправки, изложенные в приложении 2, вступают в силу 1 июля 2010 года,

после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложениях 1 и 2, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложений 1 и 2 к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СИСТЕМАМ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ГЛАВА 4 ОГНЕТУШИТЕЛИ

Раздел 3 – Технические спецификации

1 Существующий пункт 3.2 заменяется следующим текстом:

«3.2 Переносные пенные комплекты

3.2.1 Переносной пенный комплект должен состоять из пенного ствола/патрубка самоэжекторного типа или с отдельным эжектором, подключаемого к пожарной магистрали с помощью пожарного рукава, вместе с переносной емкостью, содержащей не менее 20 л пенообразователя, и одной запасной емкостью с пенообразователем такого же объема.

3.2.2 Работа системы

3.2.2.1 Пенный ствол/патрубок и эжектор должны обеспечивать производство пены, подходящей для тушения горящих нефтепродуктов, с интенсивностью подачи пенного раствора не менее 200 л/мин при рабочем давлении в пожарной магистрали.

3.2.2.2 Пенообразователь должен быть одобрен Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией*.

3.2.2.3 Величины времени распространения и осушения пены, произведенной переносным пенным комплектом, не должны отличаться более чем на +/-10% от показателей, приведенных в 3.2.2.2.

3.2.2.4 Переносные пенные комплекты должны иметь такую конструкцию, чтобы не выходить из строя под воздействием негативных факторов, обычно имеющих место на борту судна – засорение, перепады окружающей температуры, вибрация, влажность, удар, сотрясение, воздействие коррозии.».

* См. Guidelines for the performance and testing criteria and surveys of low-expansion foam concentrates for fixed fire-extinguishing systems (MSC/Circ.582/Corr.1).

ГЛАВА 6 СТАЦИОНАРНЫЕ СИСТЕМЫ ПЕННОГО ПОЖАРОТУШЕНИЯ

Раздел 2 – Технические спецификации

2 Существующий текст пункта 2.3.1.3 заменяется следующим:

«2.3.1.2 Система должна обеспечивать подачу через стационарные выпускные отверстия не более чем за 5 мин такого количества пены, которое достаточно для

создания эффективного пенного слоя на наибольшей единой поверхности, по которой может разлиться жидкое топливо.».

ГЛАВА 7

СТАЦИОНАРНЫЕ СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ ВОДОРАСПЫЛЕНИЕМ И ВОДЯНЫМ ТУМАНОМ

Раздел 2 – Технические спецификации

- 3 Существующий текст раздела 2 заменяется следующим текстом:

«2.1 Стационарные системы пожаротушения водораспылением

Стационарные системы пожаротушения водораспылением для машинных помещений и грузовых насосных отделений должны быть одобрены Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией*.

2.2 Равноценные системы пожаротушения водяным туманом

Системы пожаротушения водяным туманом для машинных помещений и грузовых насосных отделений должны быть одобрены Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией*.

* См. Revised Guidelines for the approval of equivalent water-based fire-extinguishing systems for machinery spaces and cargo pump-rooms (MSC/Circ.1165).

- 4 После существующего пункта 2.2 добавляется новый пункт 2.3 следующего содержания:

«2.3 Стационарные системы пожаротушения водораспылением для балконов кают

Стационарные системы пожаротушения водораспылением для балконов кают должны быть одобрены Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией*.

* См. руководство, которое будет разработано Организацией.

ГЛАВА 9

СТАЦИОНАРНЫЕ СИСТЕМЫ СИГНАЛИЗАЦИИ ОБНАРУЖЕНИЯ ПОЖАРА

- 5 После пункта 2.5.2 добавляется новый пункт 2.6 следующего содержания:

«2.6 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара для балконов кают

Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара для балконов кают должны быть одобрены Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией*.

* См. руководство, которое будет разработано Организацией.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СИСТЕМАМ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ГЛАВА 9 СТАЦИОНАРНЫЕ СИСТЕМЫ СИГНАЛИЗАЦИИ ОБНАРУЖЕНИЯ ПОЖАРА

1 После существующего пункта 2.1.4 добавляется новый пункт 2.1.5 следующего содержания:

«2.1.5 На пассажирских судах стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть в состоянии дистанционно и индивидуально определять каждый автоматический и ручной извещатель».

2 Существующий пункт 2.4.1.4 заменяется следующим текстом:

«2.4.1.4 Один луч автоматических и ручных извещателей не должен располагаться более чем в одной главной вертикальной зоне».

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.218(82) (принята 8 декабря 2006 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ (КОДЕКС КСС)

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ резолюцию MSC.48(66), которой он принял Международный кодекс по спасательным средствам (далее именуемый «Кодекс КСС»), который приобрел обязательную силу согласно главе III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее именуемой «Конвенция»),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ статью VIII b) и правило III/3.10 Конвенции, касающиеся процедуры внесения поправок в Кодекс КСС,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят второй сессии поправки к Кодексу КСС, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Международному кодексу по спасательным средствам (Кодекс КСС), текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что поправки считаются принятыми 1 января 2008 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 июля 2008 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ (КОДЕКС КСС)

ГЛАВА I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Определения

1 Пункт 1.1.8 исключается, существующие пункты 1.1.9, 1.1.10 и 1.1.11 перенумеровываются на 1.1.8, 1.1.9 и 1.1.10 соответственно.

1.2 Общие требования к спасательным средствам

2 В конце пункта 1.2.3 добавляется следующий текст:

«На пиротехнических спасательных средствах дата истечения срока службы должна быть нанесена производителем при помощи несмываемой краски.».

2.2 Спасательные жилеты

3 В пункте 2.2.1.16 между словами «плавучим» и «средством» добавляется текст: «линем или другим».

2.3 Гидрокостюмы

4 Текст подпункта .1 пункта 2.3.1.1 заменяется следующим:

«.1 его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи в течение не более 2 мин с учетом надевания другой одежды и спасательного жилета, если гидрокостюм необходимо носить вместе со спасательным жилетом, а также надувания надуваемых ртом камер, если они имеются;*

* См. пункт 3.1.3 Рекомендации по испытанию спасательных средств, принятой Организацией резолюцией MSC.81(70).».

5 В пункте 2.3.1.5 между словами «плавучим» и «средством» добавляется текст: «линем или другим».

ГЛАВА IV СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ И ПЛОТЫ

4.1 Общие требования к спасательным плотам

6 В пункте 4.1.2.2 текст в конце пункта после слов «раздела 6.1» заменяется следующим: «, или плот не предназначен для того, чтобы его можно было легко переносить с борта на борт».

7 Первое предложение пункта 4.1.3.3 заменяется следующим текстом:

«В самой верхней части тента спасательного плота или конструкции должен быть установлен внешний светильник с ручным выключателем.».

8 Первое и второе предложения пункта 4.1.3.4 заменяются следующим текстом:

«Внутри спасательного плота должен быть установлен внутренний светильник с ручным выключателем, способный непрерывно работать не менее 12 ч. Светильник должен автоматически загораться при поднятии тента и обеспечивать среднюю силу света не менее 0,5 кд при измерении по всей верхней полусфере, достаточную для чтения инструкций по выживанию и снабжению.».

9 Текст подпунктов .18 и .19 пункта 4.1.5.1 заменяется следующим:

«.18 пищевой рацион калорийностью из расчета не менее 10 000 кДж (2400 ккал) на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту. Эти рационы должны быть вкусными и съедобными в течение указанного срока годности и упакованы таким образом, чтобы их можно было делить на части и легко вскрывать с учетом того, что на руки надеты перчатки от гидрокостюма ^{*}.

Рационы должны быть упакованы в запечатанные металлические контейнеры или вакуумную упаковку из гибкого упаковочного материала с незначительной интенсивностью пропускания паров ($<0,1 \text{ г}/\text{м}^2$ в течение 24 часов при температуре 23° С и относительной влажности 85% по результатам испытания согласно стандарту, приемлемому для Администрации). При необходимости предотвратить физические повреждения пищевого рациона или других предметов вследствие соприкосновения с острыми поверхностями должна быть предусмотрена дополнительная защитная наружная упаковка поверх гибкого упаковочного материала. На упаковке должны быть четко обозначены дата упаковки, дата истечения срока годности, номер партии товара, содержимое упаковки и инструкции по использованию. Пищевые рационы, соответствующие требованиям международных стандартов, приемлемых для Организации ^{**}, являются приемлемыми в соответствии с этими требованиями;

^{*} Примечание. Типичный состав рациона:

Порция: 500-550 г

Энергетическая ценность: 10 000 кДж

Влажность: не более 5%

Соль (NaCl): не более 0,2%

Углеводы: 60-70% по весу = 50-60% энергетической ценности

Жир: 18-23% по весу = 33-43% энергетической ценности

Белки: 6-10% по весу = 5-8% энергетической ценности

^{**} См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности, публикацию ISO 18813:2006 *Ships and marine technology – Survival equipment for survival craft and rescue boats*.

- .19 1,5 л пресной воды на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту, из которых 0,5 л на человека может быть заменено опреснительным аппаратом, способным производить такое же количество пресной воды за 2 дня, или по 1 л на человека может быть заменено ручным вакуумным опреснителем, описанным в пункте 4.4.7.5, способным производить такое же количество пресной воды за 2 дня. Вода должна соответствовать необходимым международным требованиям относительно химического и микробиологического состава и должна быть расфасована в запечатанные герметичные водонепроницаемые емкости, либо изготовленные из коррозионно-прочного материала, либо хранящиеся в условиях, при которых они не будут подвергаться коррозии. Если применяется гибкий упаковочный материал, он должен иметь незначительную интенсивность пропускания паров ($<0,1 \text{ г}/\text{м}^2$ в течение 24 часов при температуре 23°C и относительной влажности 85% по результатам испытания согласно стандарту, приемлемому для Администрации); данное требование не относится к контейнерам большего размера, внутри которых хранятся отдельно расфасованные индивидуальные порции. Для каждой емкости с водой за исключением индивидуальных порций в упаковке объемом менее 125 мл должен быть предусмотрен способ повторного герметичного укупоривания. На каждой емкости должны быть четко обозначены дата упаковки, дата истечения срока годности, номер партии товара, количество воды в упаковке и инструкции по использованию. Емкости должны легко открываться с учетом того, что на руки надеты перчатки от гидрокостюма. Питьевая вода, предназначенная для чрезвычайных ситуаций, соответствующая требованиям международных стандартов, приемлемых для Организации*, является приемлемой в соответствии с данными требованиями;»

* См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности, публикацию ISO 18813:2006 *Ships and marine technology – Survival equipment for survival craft and rescue boats*.

4.2 Надувные спасательные плоты

- 10 В пункте 4.2.2.3 между вторым и третьим предложением включается следующий текст:

«Система надувания, включая любые предохранительные клапаны, установленные в соответствии с пунктом 4.2.2.4, должна соответствовать международному стандарту, приемлемому для Организации*.»

* См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности, публикацию ISO 15738:2002 *Ships and marine technology – Gas inflation systems for inflatable life-saving appliances*.

- 11 Первое предложение пункта 4.2.4.1 заменяется следующим текстом:

«По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована посадочная площадка, способная поддерживать человека массой 100 кг, который сидит или стоит на коленях и не держится ни за какую другую часть спасательного плота, и позволяющая находящимся в воде людям забраться на спасательный плот.».

12 В пункте 4.2.6.3 включается новый подпункт .8, а существующие подпункты .8 и .9 перенумеровываются на .9 и .10 соответственно:

«.8 массу упакованного спасательного плота, если она превышает 185 кг;»

4.3 Жесткие спасательные плоты

13 Текст первого предложения пункта 4.3.4.1 заменяется следующим:

«По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована посадочная площадка, способная поддерживать человека массой 100 кг, который сидит или стоит на коленях и не держится ни за какую другую часть спасательного плота, и позволяющая находящимся в воде людям забраться на спасательный плот.».

4.4 Общие требования к спасательным шлюпкам

14 В конце первого предложения пункта 4.4.1.1 добавляется следующий текст: «, и чтобы имелась возможность их безопасного спуска при всех условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.».

15 Текст пункта 4.4.1.2 заменяется следующим:

«4.4.1.2 Каждая спасательная шлюпка должна иметь постоянно закрепленную табличку об одобрении, подтвержденную Администрацией или ее представителем, содержащую по меньшей мере следующие сведения:

- .1 наименование изготовителя 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 шлюпка отдельного производства должна иметь свидетельство или декларацию о соответствии, в которых дополнительно к вышеупомянутым сведениям должны указываться:

- .6 номер свидетельства об одобрении;
- .7 материал конструкции корпуса достаточно подробно, чтобы обеспечить отсутствие проблем совместимости в случае ремонта;
- .8 общая масса с полным комплектом людей и снабжения;
- .9 измеренное буксировочное усилие спасательной шлюпки; и
- .10 подтверждение одобрения в отношении разделов 4.5, 4.6, 4.7 или 4.9.».

16 В первом предложении пункта 4.4.3.1 слово «быструю» исключается, в конце предложения включается следующий текст: «не более чем за 10 мин после получения указаний о посадке в шлюпки.».

17 В первом предложении пункта 4.4.6.8 слова «вместимостью 25 человек» исключаются, после слов «при буксировке спасательного плота» включается следующий текст: «наибольшей вместимости, имеющегося на борту,».

18 Текст пункта 4.4.7.6 заменяется следующим:

«4.4.7.6 Каждая спасательная шлюпка, спускаемая на одноточечном подвесе или с помощью талей, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должна быть оборудована разобщающим механизмом, отвечающим следующим требованиям с учетом положений подпункта .9, ниже:

- .1 механизм должен быть устроен так, чтобы все гаки отдавались одновременно;
- .2 механизм должен обеспечивать разобщение следующими двумя способами: обычным (без нагрузки) и под нагрузкой:
 - .2.1 при обычном (без нагрузки) способе разобщение происходит после спуска спасательной шлюпки на воду или при отсутствии нагрузки на гаках; при этом ручного отделения подъемного кольца или скобы от захвата гака не требуется; и
 - .2.2 под нагрузкой, при котором разобщение происходит при наличии нагрузки на гаках. Этот способ должен обеспечивать разобщение спасательной шлюпки при любых условиях нагрузки: от полного отсутствия ее, когда спасательная шлюпка находится на воде, до нагрузки, в 1,1 раза превышающей общую массу спасательной шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения. Этот способ должен предусматривать надлежащую защиту от случайного или преждевременного разобщения. В дополнение к сигналу опасности надлежащая защита должна включать специальное механическое устройство, обычно не требующееся для разобщения при отсутствии нагрузки. Для предотвращения преждевременного разобщения под нагрузкой срабатывание разобщающего механизма должно требовать намеренного и длительного усилия оператора;
- .3 для предотвращения случайного разобщения во время подъема шлюпки, за исключением случая, когда гак полностью возвращен в исходное положение, необходимо, чтобы либо гак не мог выдерживать какую-либо нагрузку, либо требовалось значительные усилия для возвращения ручки или предохранительных штифтов в исходное положение. На каждом гаке должны быть нанесены дополнительные сигналы опасности для оповещения членов экипажа о соответствующих способах возврата в исходное положение;

- .4 разобщающий механизм должен иметь такую конструкцию и быть установлен таким образом, чтобы члены экипажа, находящиеся вне спасательной шлюпки, могли легко определить, когда система готова к подъему:
- .4.1 путем непосредственного наблюдения за тем, чтобы на каждом гаке должным образом и полностью была возвращена в исходное положение подвижная часть гака или часть гака, удерживающая подвижную часть гака на месте; или
- .4.2 путем наблюдения за нерегулируемым индикатором, подтверждающим, что на каждом гаке должным образом и полностью возвращен в исходное положение механизм, удерживающий подвижную часть гака на месте; или
- .4.3 с помощью легкого в обращении механического индикатора, подтверждающего, что на каждом гаке должным образом и полностью возвращен в исходное положение механизм, удерживающий подвижную часть гака на месте;
- .5 должны быть предусмотрены четкие эксплуатационные инструкции с соответствующей формулировкой предупреждения с использованием цветовых символов, графических изображений и/или символов, необходимых для ясности. Если применяются цветовые символы, зеленый цвет должен использоваться для обозначения того, что гак должным образом возвращен в исходное положение, а красный цвет – для обозначения опасности или состояния гака, когда он не возвращен должным образом в исходное положение;
- .6 органы управления разобщающим механизмом должны быть четко обозначены цветом, контрастирующим с цветом окружающих предметов;
- .7 должна быть предусмотрена возможность подвешивания спасательной шлюпки с целью высвобождения механизма разобщения для его технического обслуживания;
- .8 конструктивные элементы крепления разобщающего механизма к спасательной шлюпке должны быть спроектированы с 6-кратным запасом прочности относительно предела прочности применяемых материалов и массы спасательной шлюпки с полным комплектом людей, топлива и снабжения, предполагая, что масса спасательной шлюпки равномерно распределена между талями, за исключением того, что запас прочности для устройства подвешивания может основываться на массе спасательной шлюпки с полным комплектом топлива и снабжения плюс 1000 кг; и

.9 требования пунктов 4.4.7.6.2.2 и 4.4.7.6.3 могут не применяться, если для спуска спасательной или дежурной шлюпки используется устройство одноточечной системы подвеса в комбинации с соответствующим фалинем; в таком случае будет достаточным только один способ разобщения спасательной или дежурной шлюпки, а именно, когда она находится полностью на плаву».

19 В первом предложении пункта 4.4.7.11 слово «лампочка» заменяется выражением «наружный светильник.».

20 Существующий текст пункта 4.4.7.12 заменяется следующим:

«4.4.7.12 Внутри спасательной шлюпки должен быть установлен внутренний светильник с ручным выключателем, способный непрерывно работать в течение не менее 12 ч. Он должен обеспечивать среднюю силу света не менее 0,5 кд при измерении во всей верхней полусфере, достаточную для чтения инструкций по выживанию и снабжению. Для этой цели, однако, не допускается использование масляных ламп.».

21 В пункте 4.4.8.9 после слов «пресной воды» и перед словами «из расчета 3 л на каждого человека» включается следующий текст: «, как указано в пункте 4.1.5.1.19».

4.5 Частично закрытые спасательные шлюпки

22 Текст пункта 4.5.3 заменяется следующим:

«4.5.3 Внутренняя поверхность спасательной шлюпки должна быть светлого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся в спасательной шлюпке людей.».

4.6 Полностью закрытые спасательные шлюпки

23 В пункте 4.6.2.8 после знака «тире» слово «такого» заменяется на слово «светлого».

4.7 Спасательные шлюпки, спускаемые методом свободного падения

24 Пункт 4.7.3.3 исключается.

ГЛАВА V ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

5.1 Дежурные шлюпки

25 В первом предложении пункта 5.1.1.1 после слов «4.4.1–4.4.7.4 включительно» включается текст: «за исключением пункта 4.4.6.8», ссылка на «4.4.7.6, 4.4.7.7, 4.4.7.9, 4.4.7.10» заменяется ссылкой на «4.4.7.6, 4.4.7.8, 4.4.7.10, 4.4.7.11».

26 В конце первого предложения пункта 5.1.1.3.2 точка исключается и добавляется следующий текст: «; все они, при необходимости, могут быть в гидрокостюмах и спасательных жилетах.».

27 Текст пункта 5.1.1.6 заменяется следующим:

«5.1.1.6 Каждая дежурная шлюпка должна быть снабжена достаточным запасом топлива, пригодного для использования при всех температурах, возможных в районе эксплуатации судна, и должна быть способна маневрировать при скорости по меньшей мере 6 узлов и сохранять эту скорость в течение не менее 4 ч с полным комплектом людей и снабжения.».

28 После пункта 5.1.1.11 включается новый пункт 5.1.1.12:

«5.1.1.12 Каждая дежурная шлюпка должна иметь такую конструкцию, чтобы с места управления и с поста управления рулем обеспечивался достаточный обзор в нос, в корму и по обоим бортам, что необходимо для безопасного спуска и маневрирования, в частности, это касается обзора тех мест, где осуществляется подъем людей из воды и сбор на воде спасательных плотов и спасательных шлюпок, а также наблюдения за членами экипажа, занятыми этими операциями.».

29 Пункт 5.1.3.11 исключается.

30 После раздела 5.1.3 включается новый раздел 5.1.4 следующего содержания:

«5.1.4 Дополнительные требования для скоростных дежурных шлюпок

5.1.4.1 Скоростные дежурные шлюпки должны иметь такую конструкцию, чтобы обеспечивалась возможность их безопасного спуска и подъема при неблагоприятных погодных условиях.

5.1.4.2 За исключением предусмотренного настоящим разделом все скоростные дежурные шлюпки должны соответствовать требованиям раздела 5.1 за исключением пунктов 4.4.1.5.3, 4.4.1.6, 4.4.7.2, 5.1.1.6 и 5.1.1.10.

5.1.4.3 Несмотря на требования пункта 5.1.1.3.1 скоростные дежурные шлюпки должны иметь длину корпуса не менее 6 м и не более 8,5 м, включая надутые части или стационарные кранцы.

5.1.4.4 Скоростные дежурные шлюпки должны быть снабжены достаточным запасом топлива, пригодного для использования при всех температурах, возможных в районе эксплуатации судна, и должны быть способны маневрировать в течение не менее 4 ч при скорости не менее 20 узлов на тихой воде с экипажем из 3-х человек, и при скорости не менее 8 узлов – с полным комплектом людей и снабжения.

5.1.4.5 Скоростные дежурные шлюпки должны быть самоспрямляющимися, или для их спрямления должно быть достаточно усилий не более двух членов экипажа.

5.1.4.6 Скоростные дежурные шлюпки должны быть самоосушающимися или такими, чтобы из них можно было быстро откачать воду.

5.1.4.7 Скоростные дежурные шлюпки должны управляться штурвалом с поста управления рулем, расположенного отдельно от румпеля. Должна быть предусмотрена также система аварийного управления, обеспечивающая прямое управление рулем, водометным двигателем или подвесным мотором.

5.1.4.8 В случае опрокидывания скоростной дежурной шлюпки двигатели скоростных дежурных шлюпок должны отключаться автоматически или заглушаться с помощью аварийного переключателя с поста рулевого. После возвращения шлюпки в прямое положение должна быть обеспечена возможность повторного пуска каждого двигателя или мотора, при условии что аварийный переключатель рулевого, если он имеется, возвращен в исходное положение. Топливная система и система смазочного масла должны быть спроектированы таким образом, чтобы в случае опрокидывания дежурной шлюпки потери топлива или смазочного масла из пропульсивной установки составляли не более 250 мл.

5.1.4.9 Если возможно, скоростные дежурные шлюпки должны быть снабжены легким и безопасным в управлении одноточечным устройством подвешивания или равноценным устройством.

5.1.4.10 Жесткая скоростная дежурная шлюпка должна иметь такую конструкцию, чтобы, будучи подвешенной в точке подъема, она обладала достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в 4 раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения без остаточного прогиба после снятия нагрузки.

5.1.4.11 Нормальное снабжение скоростной дежурной шлюпки должно включать водонепроницаемую ОВЧ радиоустановку с громкоговорящей связью.».

ГЛАВА VI

СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА

6.1 Спусковые и посадочные устройства

31 В пункте 6.1.1.5 перед словами «статическое испытание» включается слово «производственное», остальная правка по данному пункту в русском тексте не требуется.

32 После существующего пункта 6.1.1.10 включается новый пункт 6.1.1.11 следующего содержания:

«6.1.1.11 Спусковые устройства дежурных шлюпок должны быть снабжены подъемными стропами для использования при плохих погодных условиях, когда тяжелые блоки лопарей представляют опасность.».

33 В пункте 6.1.2.12 слова «или механизм, приводимый в действие оператором» заменяются следующим: «, находящийся на палубе или в спасательной шлюпке, на спасательном плоту или в дежурной шлюпке».

34 После существующего пункта 6.1.2.12 включается следующий новый пункт 6.1.2.13:

«6.1.2.13 Для спускового устройства спасательной шлюпки должна быть предусмотрена возможность подвешивания спасательной шлюпки с целью высвобождения механизма разобщения под нагрузкой для его технического обслуживания.».

35 После существующего раздела 6.1.6 включается следующий новый раздел 6.1.7:

«6.1.7 Спусковые устройства для скоростных дежурных шлюпок

6.1.7.1 Спусковое устройство скоростной дежурной шлюпки должно отвечать требованиям пунктов 6.1.1 и 6.1.2 за исключением подпункта 6.1.2.10, а также отвечать требованиям настоящего пункта.

6.1.7.2 Спусковое устройство должно иметь приспособление для смягчения действия сил, возникающих при взаимодействии с волнами во время спуска или подъема дежурной шлюпки. В этом приспособлении должен присутствовать гибкий элемент для смягчения силы удара и тормозящий элемент для минимизации раскачивания.

6.1.7.3 Лебедка должна быть снабжена автоматическим высокоскоростным натяжным устройством, предотвращающим провисание троса при любом состоянии моря, для эксплуатации в которых предназначена скоростная дежурная шлюпка.

6.1.7.4 Тормоза лебедки должны иметь постепенное действие. Когда производится спуск скоростной дежурной шлюпки на полной скорости и резко включается тормоз, дополнительная динамическая сила, возникающая в тросе в результате замедления, не должна более чем в 0,5 раза превышать рабочую нагрузку спускового устройства.

6.1.7.5 Скорость опускания для скоростной дежурной шлюпки с полным комплектом людей и снабжения не должна превышать 1 м/с. Несмотря на требования пункта 6.1.1.9, спусковое устройство скоростной дежурной шлюпки должно быть способно поднять скоростную дежурную шлюпку с 6 людьми и полным комплектом снабжения на скорости не менее 0,8 м/с. Устройство должно также обеспечивать возможность подъема дежурной шлюпки с максимальным количеством людей, которые могут разместиться в шлюпке согласно данным пункта 4.4.2.»

ГЛАВА VII
ДРУГИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

7.2 Общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация и система громкоговорящей связи

36 Третье предложение пункта 7.2.1.1 исключается.

37 Второе предложение пункта 7.2.1.2 исключается.
