

## ПРИЛОЖЕНИЕ 12

### РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.226(82) (принята 8 декабря 2006 года)

#### ПРИНЯТИЕ ПОПРАВОК К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИСПЫТАНИЯМ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию А.689(17) об испытании спасательных средств, которой Ассамблея на своей семнадцатой сессии приняла рекомендации в отношении требований по испытанию спасательных средств,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на то, что Ассамблея при принятии резолюции А.689(17) уполномочила Комитет осуществлять обзор Рекомендаций по испытанию спасательных средств и принимать, когда это уместно, поправки к ней,

ОТМЕЧАЯ резолюцию MSC.81(70), которой Комитет на своей семидесятой сессии принял Пересмотренную рекомендацию по испытаниям спасательных средств, признавая необходимость внести более точные положения, касающиеся испытаний спасательных средств, на основе рекомендаций Международного кодекса по спасательным средствам (Кодекс КСС),

ЖЕЛАЯ должным образом решить вопрос о несоответствиях, выявленных между Кодексом КСС и Пересмотренной рекомендацией по испытаниям спасательных средств,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят второй сессии поправки к Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств, предложенные Подкомитетом по противопожарной защите на его пятидесятий сессии,

1. ПРИНИМАЕТ поправки к Пересмотренной рекомендации по испытаниям спасательных средств, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. РЕКОМЕНДУЕТ правительствам применять предложенные поправки при испытаниях спасательных средств;
3. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что вышеуказанные поправки начнут действовать 1 июля 2008 года.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

# ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИСПЫТАНИЯМ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ С ПОПРАВКАМИ

## ВВЕДЕНИЕ

1 В данном разделе дата «1999 год» заменяется на «2010 год».

## ЧАСТЬ I ИСПЫТАНИЕ ПРОТОТИПА СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

### 1 СПАСАТЕЛЬНЫЕ КРУГИ

2 Текст пункта 1.3 заменяется следующим:

#### «1.3 Испытание сбрасыванием

Каждый спасательный круг следует подвесить за верхний край на спусковом устройстве так, чтобы нижний край спасательного круга находился на высоте, на которой предполагается устанавливать спасательные круги на судах при наименьшей эксплуатационной осадке или на высоте 30 м, смотря по тому, что больше, и затем сбросить в воду, при этом спасательный круг не должен получить повреждений. Кроме того, один спасательный круг следует подвесить за верхний край на спусковом устройстве так, чтобы нижний край спасательного круга находился на высоте 2 м, и трижды сбросить на бетонный пол, при этом круг не должен получить повреждений.».

### 2 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

3 В конце пункта 2.10.1.1 добавляется следующий текст:

«Каждый спасательный жилет должен затем быть подвергнут испытаниям, указанным в пунктах 2.2, 2.3 и 2.5. Спасательный жилет, надутый при помощи системы автоматического надувания, с одной ненадутой камерой должен быть подвергнут испытанию, указанному в пункте 2.2, которое следует повторять, пока каждая камера не будет испытана в ненадутом состоянии. Для огневого испытания, указанного в пункте 2.3, один спасательный жилет должен быть в надутом состоянии и один – в ненадутом.».

4 В пункте 2.10.4.6.2 «1°» заменяется на «5°».

5 В пункте 2.10.4.7.2 текст «под давлением 0,3 кПа – 0,4 кПа» исключается, другие поправки в данном пункте в русском тексте не требуются.

### 3 ГИДРОКОСТЮМЫ, ЗАЩИТНЫЕ КОСТЮМЫ И ТЕПЛОЗАЩИТНЫЕ СРЕДСТВА

6 Во втором предложении пункта 3.1.3 после слов «дополнительной одежды» включается следующий текст: «, надувания камер, надуваемых вручную, если они имеются, и надевания», союз «и» перед словами «спасательного жилета» исключается.

7 В первом предложении пункта 3.1.4 текст «в течение разумного периода времени» заменяется следующим: «в течение 5 мин».

8 В пункте 3.1.7 между первым и вторым предложениями включается следующий текст:

«Для плавучих изолированных гидрокостюмов, которые носят без спасательного жилета, для обеспечения вышеуказанного расстояния могут использоваться дополнительные средства обеспечения плавучести, например надуваемая вручную камера, расположенная за головой, при условии что без этих дополнительных средств обеспечения плавучести минимальное расстояние от поверхности воды составляет 50 мм.».

9 В пункте 3.3.2 текст « $0,25 \text{ В}/(\text{мК})$ » заменяется текстом « $7,800 \text{ В}/(\text{м}^2\text{К})$ ».

#### **4 ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА – ПАРАШЮТНЫЕ РАКЕТЫ, ФАЛЬШФЕЙЕРЫ И ПЛАВУЧИЕ ДЫМОВЫЕ ШАШКИ**

10 В конце пунктов 4.2.2 и 4.2.3 текст «при этой температуре» заменяется на «немедленно по извлечении из камеры низкой температуры» и «немедленно по извлечении из камеры высокой температуры» соответственно.

11 Текст пункта 4.6.2 заменяется следующим:

«4.6.2 Путем лабораторного испытания материала ракеты необходимо убедиться, что она будет гореть равномерно со средней силой света не менее 30 000 кд и что цвет пламени будет ярко-красным с координатами Международной светотехнической комиссии (МСК)  $x = 0,61 - 0,69$  и  $y = 0,3 - 0,39$  или, как вычислено по этим координатам: длина волны  $608 +/- 11 \text{ нм.}$ ».

12 Текст пункта 4.7.2 заменяется следующим:

«4.7.2 Путем лабораторного испытания материала фальшфейера необходимо убедиться, что он будет гореть со средней силой света не менее 15 000 кд и что цвет пламени будет ярко-красным с координатами МСК  $x = 0,61 - 0,69$  и  $y = 0,3 - 0,39$  или, как вычислено по этим координатам: длина волны  $608 +/- 11 \text{ нм.}$ ».

13 Подстрочное примечание к пункту 4.8.3 исключается, текст пункта заменяется следующим:

«4.8.3 Плотность дыма и цвет дымовой шашки должны определяться путем лабораторного испытания, проводимого при температуре воды  $20 - 25^\circ\text{C}$  следующим образом:

.1 Дым следует продуть через аппарат, состоящий из канала диаметром 190 мм и вентилятора, способного обеспечивать скорость воздушного потока на входе  $18,4 \text{ м}^3/\text{мин}$ . Плотность проходящего дыма должна быть зафиксирована с помощью источника света силой не менее 10 кд, расположенного с одной стороны туннеля, и фотоэлемента – с другой. Если фотоэлемент собирает весь свет, испускаемый источником света,

следовательно, плотность дыма составляет ноль процентов, что означает, что никакое количество дыма не проходит через туннель. Плотность дыма составляет 100% в том случае, если фотоэлемент не способен воспринять никакое количество света, испускаемого источником света, вследствие проходящего через туннель дыма. На основании количества света, которое фотоэлемент оказывается способным воспринять, должна определяться плотность дыма. Перед каждым измерением должна проверяться 100%-ная интенсивность света. Каждое измерение должно быть зарегистрировано.

- .2 Цвет оранжевого дыма следует оценивать путем зрительного сравнения в условиях дневного света, используя для этой цели сравнительную цветовую таблицу, в которой имеются необходимые оттенки оранжевого цвета. Сравнительная цветовая таблица должна быть глянцевой или матовой и должна включать пластины-образцы не менее пяти оттенков оранжевого цвета от красно-оранжевого (цветовая таблица Манселя 8,75 YR 6/14) до желто-оранжевого (цветовая таблица Манселя 5 YR MAX) с постепенным изменением тона, интенсивности и светлости цвета. Пластины-образцы должны располагаться друг за другом в порядке постепенного изменения цвета от красно-оранжевого до желто-оранжевого и доходить по меньшей мере с одной стороны до края таблицы. Каждая пластина-образец должна иметь размеры не менее 50 x 100 мм.

**Примечание.** Примером типичного последовательного расположения может служить следующий ряд: 8,75 YR 6/14; 10 R 6/14; 1,25 YR 6/14; 3,75 YR MAX; 5 YR MAX.

**Примечание.** ASTM D1535-97 определяет метод перевода данных цветовой таблицы Манселя в координаты МСК.».

## 5 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ – ЖЕСТКИЕ И НАДУВНЫЕ

- 14 Текст третьего предложения пункта 5.12 заменяется следующим:  
«Скопление воды внутри спасательного плота не должно превышать 4 л.».
- 15 Текст пункта 5.17.8 заменяется следующим:  
«5.17.8 К измерению падения давления в результате утечки можно приступить, когда предполагается, что материал, из которого изготовлен отсек, больше не растягивается под давлением и равновесие достигнуто.».
- 16 В пункте 5.17.13.2.2.10.1 текст «груз массой 100 г не должен подниматься» заменяется следующим: «на материале не должно наблюдаться признаков слипания».

17 В пункте 5.17.13.2.2.10.2 текст «температура испытания должна быть 70 +/- 2°C» исключается.

## 6 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ

18 В пункте 6.4.3 в начале второго предложения перед словом «Балласт» добавляется слово «оставшийся», и между первым и вторым предложениями включается следующий текст:

«В этот груз должен входить балласт массой 100 кг, помещенный на одно из сидений каждого типа, установленных в спасательной шлюпке.».

19 Текст пункта 6.8.2 заменяется следующим:

«6.8.2 Балласт, имитирующий людей, которые окажутся в воде при затоплении спасательной шлюпки (уровень воды более 500 мм над сиденьем), можно не принимать во внимание. Балласт, имитирующий людей, которые не окажутся в воде при затоплении спасательной шлюпки (уровень воды менее 500 мм над сиденьем), должен располагаться на обычных местах для сидения этих людей, так чтобы центр тяжести располагался на высоте приблизительно 300 мм над сиденьем. Балласт, имитирующий людей, которые окажутся частично погружены в воду при затоплении спасательной шлюпки водой (уровень воды от нуля до 500 мм над сиденьем), должен, кроме того, иметь приблизительную плотность 1 кг/дм<sup>3</sup> (например, контейнеры с водяным балластом), чтобы тем самым добиться его сходства с телом человека.».

20 Текст подпункта .1 пункта 6.9.4 заменяется следующим:

«.1 в продольном направлении шлюпки под углом 45° к вертикали к гаку должно быть приложено усилие, равное 25% безопасной рабочей нагрузки гака. Это испытание должно быть проведено как в направлении кормы, так и в направлении носа;».

21 Текст подпункта .3 пункта 6.9.4 заменяется следующим:

«.3 в направлении посередине между позициями испытаний согласно .1 и .2 (т.е. 45° к продольной оси шлюпки в плане) к гаку должно быть приложено усилие, равное его безопасной рабочей нагрузке, под углом 33° к вертикали. Это испытание должно проводиться в четырех позициях.

Это испытание не должно приводить к каким-либо повреждениям гака, а в случае водного испытания спасательная шлюпка или ее снабжение не должны иметь никаких повреждений.».

22 Текст пункта 6.10.1 заменяется следующим:

«6.10.1 Спасательная шлюпка должна быть нагружена балластом массой, равной массе ее снабжения и числа людей, для размещения которого она должна быть одобрена. Двигатель должен быть запущен, и спасательная шлюпка должна маневрировать на воде в течение не менее 4 ч, с тем чтобы продемонстрировать

удовлетворительную работу. Спасательная шлюпка должна маневрировать на воде со скоростью не менее 6 узлов в течение времени, достаточного для того, чтобы замерить расход топлива и установить, что топливный бак имеет требуемую вместимость. Должно быть установлено максимальное тяговое усилие спасательной шлюпки. Эти данные должны использоваться для определения того, какой самый большой полностью нагруженный спасательный плот может буксироваться спасательной шлюпкой со скоростью 2 узла. Устройство, предназначенное для буксировки другого плавучего средства, должно быть прикреплено к неподвижному объекту при помощи буксирного каната. Двигатель должен работать на переднем ходу на полных оборотах в течение по меньшей мере 2 мин, и должно быть установлено и зафиксировано тяговое усилие. Не должно быть повреждений буксирного устройства или его опорной конструкции. Максимальное тяговое усилие должно быть отражено в свидетельстве об одобрении типа.».

23 Текст пункта 6.15 заменяется следующим:

**«6.15 Испытание системы воздухоснабжения спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения**

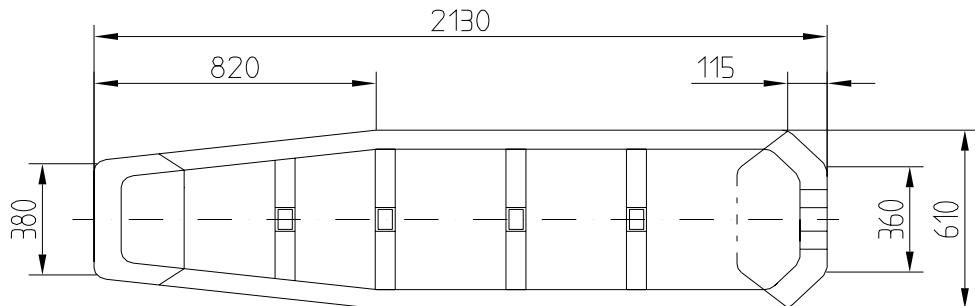
Все входы и отверстия спасательной шлюпки должны быть закрыты, и система воздухоснабжения внутри спасательной шлюпки должна быть включена на расчетное давление. Двигатель должен работать в течение 5 мин на оборотах, необходимых для достижения полной скорости при полностью нагруженной шлюпке, включая всех людей, и с использованием спринклерной системы, затем он должен быть отключен на 30 с и запущен вновь на 10 мин. В течение этого периода времени давление воздуха внутри спасательной шлюпки должно непрерывно контролироваться, с тем чтобы убедиться, что внутри спасательной шлюпки постоянно поддерживается небольшое избыточное давление воздуха и что в нее не могут проникнуть вредные газы. Во время проведения этого испытания внутреннее давление воздуха не должно падать ниже наружного атмосферного давления или превышать его более чем на 20 гПа. Путем включения двигателя при выключенном системе воздухоснабжения необходимо убедиться в том, что в случае снижения количества подаваемого воздуха срабатывают автоматические средства, предотвращающие опасное понижение давления внутри спасательной шлюпки более чем на 20 гПа.».

**7 ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ И СКОРОСТНЫЕ ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ**

24 Текст пункта 7.1.2 заменяется следующим:

«7.1.2 Должно быть установлено максимальное тяговое усилие дежурной шлюпки. Эти данные должны использоваться для определения того, какой самый большой полностью нагруженный спасательный плот может буксироваться дежурной шлюпкой со скоростью 2 узла. Устройство, предназначенное для буксировки другого плавучего средства, должно быть прикреплено к неподвижному объекту при помощи буксирного каната. Двигатель должен работать на переднем ходу на полных оборотах в течение по меньшей мере 2 мин, и должно быть установлено и зафиксировано тяговое усилие. Не должно быть повреждений буксирного устройства или его опорной конструкции. Максимальное тяговое усилие дежурной шлюпки должно быть указано в свидетельстве об одобрении типа.».

25 Во втором предложении пункта 7.1.3 после слов «один человек должен лечь» добавляется следующий текст: «на носилки с размерениями, как показано на рисунке 4,» и после текста пункта добавляется следующий рисунок:



**Рисунок 4 – Размеры носилок (мм)**

26 В первом предложении пункта 7.1.7 слово «жесткая» исключается, в конце пункта добавляется следующий текст:

«В случае скоростных дежурных шлюпок, которые не являются самовосстанавливающимися, двигатель должен работать на холостом ходу и после его автоматической остановки или отключения с помощью аварийного переключателя с поста рулевого при опрокидывании лодки двигатель должен легко запускаться вновь и работать в течение 30 мин после того, как дежурная шлюпка вернется в прямое положение. Для дежурных шлюпок со стационарным двигателем испытание без двигателя и топлива не проводится.».

27 Во вводном предложении пункта 7.2.14 текст перед двоеточием после слова «испытаны» заменяется следующим:

«по нижеприведенным критериям и должны соответствовать требованиям международного стандарта, приемлемого для Организации<sup>\*</sup>».

28 В конце пункта 7.4.1 добавляется следующий текст:

«Для открытых скоростных дежурных шлюпок испытание на самовосстановление должно проводиться только порожнем, и положения пунктов 6.14.1.1, 6.14.3, 6.14.4 и 6.14.5 неприменимы. В отношении пункта 6.14.2 следует считать, что на шлюпке, на которой имеется аварийный переключатель на посту рулевого, предусмотрено автоматическое отключение двигателя в случае опрокидывания.».

\* См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности, публикацию ISO 15372 *Ships and marine technology – Inflatable rescue boats – Coated fabrics for inflatable chambers*.

29 После существующего пункта 7.7.10 включается следующий новый пункт 7.7.11:

*«Испытание двигателя переворачиванием (только для двигателей, предназначенных для скоростных дежурных шлюпок)*

7.7.11 Двигатель и его топливный бак должны быть установлены на раму, которая может вращаться вокруг оси, соответствующей продольной оси шлюпки на высоте транца шлюпки. Винт должен находиться в емкости с водой на высоте противокавитационной плиты. Затем двигатель должен быть подвергнут испытаниям, указанным в пунктах 6.14.7.1 – 6.14.7.13, после чего его необходимо снять и осмотреть. В отношении требований пункта 6.14.7.9 в случае опрокидывания двигатель должен отключаться автоматически или при помощи аварийного выключателя на посту рулевого. При проведении этих испытаний двигатель не должен перегреваться, выходить из строя или из него не должно вытекать более 250 мл смазочного масла за время одного опрокидывания. При осмотре после снятия двигатель не должен иметь признаков перегрева или чрезмерного износа.».

## **8 СПУСКОВЫЕ И ПОСАДОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА**

30 В пункте 8.1.1 между существующими пятым и шестым предложениями добавляется следующий текст:

«Спусковая аппаратура и ее соединение с разобщающим механизмом должны быть подвергнуты испытанию контрольной статической нагрузкой, в 2,2 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку.».

## **10 ОГНИ-УКАЗАТЕЛИ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ**

31 Начало первого предложения пункта 10.1.2 до слова «четыре» заменяется следующим текстом: «В случае источников питания – аккумуляторов с морской водой – ».

32 Последнее предложение пункта 10.1.3 заменяется следующим текстом:

«Внутренние светильники должны обеспечивать среднюю силу света не менее 0,5 кд, измеренную по всей верхней полусфере, достаточную для чтения инструкций по выживанию и снабжению в течение не менее 12 ч.».

33 Текст пункта 10.3.3 заменяется следующим:

«10.3.3 Один огонь, прикрепленный к спасательному жилету, должен быть подвергнут испытанию прыжком с высоты 4,5 м, как предписано в 2.8.8. Огонь не должен повреждаться, отрываться от спасательного жилета, должен оставаться включенным и быть хорошо видимым, пока испытуемый находится в воде.».

34 В пункте 10.4.7 текст «IEC 945: 3rd edition (Nov. 1996)» в двух местах заменяется следующим текстом: «IEC 60945: 2002».

## 11 ГИДРОСТАТИЧЕСКИЕ РАЗОБЩАЮЩИЕ УСТРОЙСТВА

35 После пункта 11.2.5 добавляется следующий новый подпункт .6:

«.6 *Испытание на стойкость к воздействию солнечной радиации*

Одно устройство должно быть подвергнуто испытанию на стойкость к воздействию солнечной радиации в соответствии с пунктом 8.10 IEC 60945: 2002.».

**Примечание:** Испытание на стойкость к воздействию солнечной радиации можно не проводить, если изготовитель может предоставить доказательство того, что использованные материалы способны выдержать это испытание, т.е. являются УФ-стойкими к воздействию излучения.».

## ЧАСТЬ 2 ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ И ИСПЫТАНИЯ ПРИ УСТАНОВКЕ НА СУДНО

### 5 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ И ПЛОТЫ

36 После существующего пункта 5.3.3 включается следующий новый пункт 5.3.4:

«5.3.4 К соединению каждого разобщающего устройства, закрепленному на шлюпке, должна быть приложена нагрузка, равная массе шлюпки с полным комплектом людей и снабжения (или удвоенной массе шлюпки в случае систем с одним лопарем). Не должно наблюдаться признаков повреждения разобщающего устройства или его соединения со шлюпкой.».

### 6 СПУСКОВЫЕ И КРЕПЕЖНЫЕ УСТРОЙСТВА

37 В пункте 6.1.1 после первого предложения включается следующее новое предложение:

«Для спускового устройства спасательной шлюпки, спускаемой методом свободного падения, к каждой спусковой аппарели и ее соединению с разобщающим механизмом должна быть приложена статическая нагрузка, в 2,2 раза превышающая рабочую нагрузку.».

38 После пункта 6.1.1 вводится заголовок «Испытания при установке на судно».

39 Текст последнего предложения пункта 6.1.3 заменяется следующим:

«Затем в спасательную шлюпку или на спасательный плот или на дежурную шлюпку должен сесть человек, чтобы провести испытание по операции спуска, находясь на борту шлюпки.».

**ДОПОЛНЕНИЕ 1**  
**ЭТАЛОННОЕ ИСПЫТАТЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО (ЭИУ) ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ**  
**СПАСАТЕЛЬНЫХ ЖИЛЕТОВ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ.**  
**ПРОЕКТИРОВАНИЕ И КОНСТРУКЦИЯ**

40 В пункте 2.1.3 «155,6» заменяется на «149».

41 В дополнении к Дополнению 1, во второй строке таблицы 1 цифры «103,5», «46,5» и «150» заменяются на «103», «46» и «149» соответственно.

42 В дополнении к Дополнению 1, во второй строке таблицы 2 цифры «17,75», «51,75» и «18,5» везде, где они указаны, заменяются на «17,5», «51,5» и «18» соответственно.

\*\*\*