

# ПРАВИЛА

## КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ

### ЧАСТЬ XVI СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

НД № 2-020101-158



Санкт-Петербург

## **ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ (ЧАСТЬ XVI)**

---

Настоящая версия части XVI «Спасательные средства» Правил классификации и постройки высокоскоростных судов Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр) утверждена в соответствии с действующим положением и вступает в силу 1 января 2025 года.

Настоящая версия составлена на основании версии от 1 января 2024 года и Бюллетеня изменений № 24-216295 с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту опубликования (см. Перечень изменений).

**ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ<sup>1</sup>**

Для данной версии нет изменений для включения в Перечень.

---

<sup>1</sup> За исключением изменений и дополнений, вводимых Бюллетенями, а также опечаток.

## 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

**1.1** Спасательные средства и устройства должны обеспечивать оставление судна экипажем и пассажирами в соответствии с требованиями 7.7 части III «Устройства, оборудование и снабжение» и [разд. 13](#) настоящей части.

**1.2** За исключением случаев, предусмотренных в настоящей части, спасательные средства и устройства должны отвечать требованиям, изложенным в главе 8 «Спасательные средства и устройства» Международного Кодекса безопасности высокоскоростных судов (Резолюция MSC.97(73)).

**1.3** Определения, относящиеся к общей терминологии, приведены в 1.1 части I «Классификация» настоящих Правил и в части II «Спасательные средства» Правил по оборудованию морских судов.

**1.4** Дополнительно в настоящей части приняты следующие определения.

**Место посадки** — место, с которого производится посадка в коллективные спасательные средства. Место посадки может служить также местом сбора, если оно имеет достаточное пространство, где можно безопасно выполнять мероприятия, связанные с использованием места сбора.

**Спусковое устройство или приспособление** — средство для безопасного перемещения спасательной шлюпки или спасательного плота или дежурной шлюпки с места их размещения на воду.

**Спасение** — безопасный подъем из воды спасаемых людей.

## **2 СРЕДСТВА СВЯЗИ И СИГНАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

**2.1** Внутрисудовые средства связи и авральная сигнализация должны отвечать требованиям части II «Спасательные средства» Правил по оборудованию морских судов или 8.2 главы 8 «Спасательные средства и устройства» Международного Кодекса безопасности высокоскоростных судов (см. резолюцию ИМО MSC.97(73)).

### 3 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

**3.1** Если пассажиры или члены экипажа имеют доступ на открытые палубы в нормальных условиях эксплуатации, по меньшей мере один спасательный круг на каждом борту судна, имеющий возможность быстро разобшаться с судном с поста управления судна и с места его установки или рядом с ним, должен быть снабжен самозажигающимся огнем и автоматически действующей дымовой шашкой. Устройства для удержания на месте и крепления автоматически действующей дымовой шашки должны быть такими, чтобы она не могла быть сброшена или приведена в действие посредством ускорений, возникающих при столкновениях или посадках на мель.

**3.2** По меньшей мере один спасательный круг должен быть установлен рядом с каждым обычным выходом с судна и на каждой открытой палубе, на которую имеют доступ пассажиры и экипаж, при условии что установлены, как минимум два спасательных круга.

**3.3** Спасательные круги, установленные рядом с каждым обычным выходом с судна, должны быть снабжены плавучими линиями длиной не менее 30 м.

**3.4** Не менее половины общего количества спасательных кругов должны быть снабжены самозажигающимися огнями. Спасательные круги с огнями, не должны являться спасательными кругами, снабженными линиями в соответствии с требованиями [3.3](#).

**3.5** Для каждого находящегося на борту человека должен быть предусмотрен спасательный жилет, и, кроме того:

**.1** должно быть предусмотрено определенное количество спасательных жилетов, пригодных для детей, равное, по меньшей мере 10 % находящихся на борту пассажиров или более, в зависимости от необходимости, с тем, чтобы на каждого ребенка приходилось по одному спасательному жилету;

**.2** на каждом пассажирском судне должны иметься спасательные жилеты не менее, чем для 5 % находящихся на борту людей. Эти спасательные жилеты должны храниться на видных местах на палубе или на местах сбора;

**.3** должно иметься достаточное количество спасательных жилетов для вахтенного персонала, а также для использования в удаленных местах расположения спасательных шлюпок и плотов и дежурных шлюпок;

**.4** все спасательные жилеты должны быть снабжены огнем.

**3.6** Спасательные жилеты должны размещаться так, чтобы они были легкодоступными, а места их хранения ясно обозначены.

**3.7** Для каждого человека в команде дежурной шлюпки, должен быть предусмотрен гидротермокостюм соответствующего размера.

**3.8** Для каждого члена экипажа, включенного в команду морской эвакуационной системы (МЭС) для выполнения обязанностей по посадке пассажиров в коллективные спасательные средства, должен быть предусмотрен гидротермокостюм или защитный костюм. Эти гидротермокостюмы или защитные костюмы не требуются, если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.).

#### **4 ИНСТРУКЦИИ И НАСТАВЛЕНИЯ НА СЛУЧАЙ АВАРИИ**

**4.1** Для каждого находящегося на борту человека должны быть предусмотрены четкие инструкции, которым надлежит следовать в случае аварии.

**4.2** В общественных помещениях, а также на видном месте у мест сбора, в других пассажирских помещениях и рядом с каждым местом для сидения должны быть вывешены схемы, рисунки и инструкции на соответствующих языках с целью информации пассажиров относительно:

- .1** их места сбора;
- .2** основных действий, которые они должны выполнять в случае аварии;
- .3** способа надевания спасательного жилета.

**4.3** Каждое пассажирское судно должно иметь места сбора пассажиров, которые должны:

**.1** находиться вблизи мест посадки и обеспечить легкий доступ всех пассажиров в места посадки, за исключением случаев, когда места сбора и места посадки объединены;

**.2** быть достаточно просторными для сбора пассажиров и проведения инструктажа.

**4.4** В каждой столовой, кают-компании и комнате отдыха экипажа должно быть наставление по оставлению судна.

## **5 ИНСТРУКЦИИ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ**

**5.1** На спасательной шлюпке или спасательном плоту, либо вблизи них, а также на органах управления их спуском должны быть предусмотрены таблички или условные обозначения, которые должны:

**.1** пояснять назначение органов управления и порядок приведения в действие средства, а также содержать необходимые инструкции или предупреждения;

**.2** быть хорошо видимыми при аварийном освещении;

**.3** использовать символы в соответствии с рекомендациями резолюции ИМО А.1116(30) с учетом поправок.



## 6 УСТАНОВКА КОЛЛЕКТИВНЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

**6.1** Спасательные средства должны надежно устанавливаться за пределами жилых помещений для пассажиров и мест посадки и как можно ближе к ним. Установка должна быть такой, чтобы каждое спасательное средство безопасным и простым способом спускалось на воду и оставалось прикрепленным к судну во время и после спуска. Длина крепежных тросов и устройств для подтягивания спасательных средств к борту судна должна быть такой, чтобы удерживать спасательные средства в надлежащем положении для посадки. Допускается использование регулируемых по длине крепежных тросов и/или устройств для подтягивания к борту у выходов, где используются более одного спасательного средства. Устройства для крепления всех крепежных тросов и устройств для подтягивания к борту должны иметь прочность, достаточную для удержания спасательного средства на месте во время эвакуации.

**6.2** Коллективные спасательные средства должны устанавливаться так, чтобы их крепление можно было отдать на месте их установки на судне или рядом с ним, а также с поста управления судном или рядом с ним.

**6.3** Насколько это практически возможно, коллективные спасательные средства должны быть распределены таким образом, чтобы была обеспечена одинаковая вместимость по обоим бортам судна.

**6.4** Порядок спуска надувных спасательных плотов, насколько это практически возможно, должен быть таким, чтобы в момент спуска спасательного плота происходило его надувание. Если автоматическое надувание спасательных плотов практически неосуществимо (например, когда спасательные плоты связаны с МЭС), должны быть приняты меры, обеспечивающие эвакуацию с судна в течение времени, указанного в [13.1](#).

**6.5** Должна быть предусмотрена возможность спуска коллективных спасательных средств и последующей посадки в них с выделенных мест посадки во всех условиях эксплуатации, предписанных в части IV «Остойчивость», а также во всех условиях затопления после повреждения протяженностью, предписанной в части V «Запас плавучести и деление на отсеки».

**6.6** Места спуска коллективных спасательных средств должны быть расположены так, чтобы обеспечить их безопасный спуск с учетом, в частности, того, что они должны быть в стороне от винта или водометного движителя и участков корпуса с крутыми подзорами.

**6.7** Во время подготовки и спуска коллективные спасательные средства, а также поверхность воды в районе их спуска должны иметь достаточное освещение от основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых частью XI «Электрическое оборудование».

**6.8** Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие попадание откачиваемой с судна воды на коллективные спасательные средства при их спуске.

**6.9** Каждое коллективное спасательное средство должно устанавливаться:

**.1** так, чтобы ни оно, ни приспособления для его установки не мешали использованию любого другого коллективного спасательного средства либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска;

**.2** в состоянии постоянной готовности к использованию;

**.3** с полным снабжением;

**.4** насколько это практически возможно в безопасном и защищенном месте, исключающем их повреждение в результате пожара или взрыва.

**6.10** Каждый спасательный плот должен устанавливаться с постоянно закрепленным на судне фалинем и средствами, обеспечивающими его свободное всплытие так, чтобы спасательный плот, насколько это практически возможно, свободно

всплывал и, если он является надувным, автоматически надувался в случае погружения высокоскоростного судна в воду.

**6.11** Дежурные шлюпки должны устанавливаться:

**.1** в состоянии постоянной готовности к спуску в течение не более 5 мин;

**.2** в месте, удобном для их спуска и подъема; и

**.3** так, чтобы ни дежурная шлюпка, ни приспособления для ее установки не мешали использованию коллективного спасательного средства либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска.

**6.12** Дежурные шлюпки и коллективные спасательные средства должны быть закреплены и прикреплены к палубе таким образом, чтобы они, по меньшей мере, выдерживали нагрузки, которые могут возникать ввиду определенной горизонтальной нагрузки при столкновении конкретного судна, а также вертикальной расчетной нагрузки в месте установки.

## 7 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОСАДКИ В КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ, А ТАКЖЕ ИХ ПОДЪЕМА

**7.1** Места посадки должны быть легкодоступны из жилых и служебных помещений. Если назначенные места сбора не являются пассажирскими помещениями, они должны быть легкодоступны из пассажирских помещений, а места посадки должны быть легкодоступны из мест сбора.

**7.2** Пути эвакуации, выходы и места посадки должны отвечать требованиям 7.7 части III «Устройство, оборудование и снабжение».

**7.3** Коридоры, трапы и выходы, обеспечивающие доступ к местам сбора и посадки, должны иметь достаточное освещение от основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых частью XI «Электрическое оборудование».

**7.4** Если не установлены коллективные спасательные средства, которые имеют спусковые устройства, должна быть предусмотрена МЭС или равноценное средство эвакуации, позволяющее производить посадку людей в коллективные спасательные средства без прыжка в воду. Такая МЭС или равноценное средство эвакуации должны иметь конструкцию, обеспечивающую посадку людей в коллективные спасательные средства во всех условиях эксплуатации, предписанных в части IV «Остойчивость», а также во всех условиях затопления после повреждения протяженностью, предписанной в части V «Запас плавучести и деление на отсеки».

**7.5** Допускается, чтобы посадка людей осуществлялась непосредственно в спасательные плоты. При этом меры, обеспечивающие посадку в коллективные спасательные средства и дежурную шлюпку, должны быть эффективными при всех внешних условиях, при которых допускается эксплуатация судна, и расстояние от предполагаемого места посадки до ватерлинии не должно превышать 1,5 м при всех состояниях неповрежденного судна и при всех предполагаемых повреждениях с учетом крена и дифферента.

**7.6** Если на судне категории В для посадки в спасательные шлюпки или на спасательные плоты предусмотрена МЭС, должно быть предусмотрено альтернативное средство эвакуации пассажиров и экипажа в спасательные шлюпки и на спасательные плоты с одного борта в условиях, включающих наихудшие предполагаемые условия, если морская эвакуационная система будет утеряна или выйдет из строя в случае повреждения, имеющего продольную протяженность, указанную в 4.3.1.1 части V «Запас плавучести и деление на отсеки».

**7.7** Меры, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск можно было осуществить с места ее установки и чтобы ее быстрый подъем был возможен, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения.

**7.8** Питание систем спуска дежурных шлюпок на судах категории В может обеспечиваться от судового источника энергии при следующих условиях:

**.1** шлюпбалка или кранбалка должны получать питание от двух источников в каждом независимом машинном отделении;

**.2** должны обеспечиваться требуемые скорости спуска, приспускания и подъема шлюпбалкой или краном, когда используется только один источник энергии;

**.3** не требуется, чтобы шлюпбалка или кранбалка приводились в действие из дежурной шлюпки.

**7.9** На многокорпусных судах с небольшим углом крена и дифферента  $HL_1$  расчетные углы крена  $20^\circ$  и дифферента  $10^\circ$  для спусковых устройств, требуемые 6.1.1.1 Международного кодекса по спасательным средствам (Кодекса КСС), могут быть заменены на максимальные углы, рассчитанные в соответствии с 13.3.2 части IV «Остойчивость» и 4.7 части V «Запас плавучести и деление на отсеки», включая плечи кренящего момента  $HL_2$ ,  $HTL$ ,  $HL_3$  или  $HL_4$ .

**7.10** Шлюпбалки или кранбалки дежурной шлюпки могут быть спроектированы для спуска на воду и подъема из воды только с тремя людьми при условии, что на каждом борту предусмотрены дополнительные меры для посадки, удовлетворяющие требованию пункта [7.5](#).

**7.11** В каждом месте посадки в МЭС должен быть предусмотрен нож в безопасном исполнении.

## **8 ЛИНЕМЕТАТЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО**

**8.1** Должно быть предусмотрено линеметательное устройство, отвечающее требованиям 7.1 Кодекса КСС.

## 9 ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ГОТОВНОСТЬ, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

### 9.1 Рабочая готовность.

Перед выходом судна из порта, а также в течение всего рейса, все спасательные средства должны быть в рабочем состоянии и готовы к немедленному использованию.

### 9.2 Техническое обслуживание.

**9.2.1** Должны быть предусмотрены инструкции по техническому обслуживанию спасательных средств на судне, в соответствии с которыми и должно производиться техническое обслуживание.

**9.2.2** Вместо инструкций, требуемых в [9.2.1](#), Регистр может допустить использование программы планового технического обслуживания спасательных средств на судне.

### 9.3 Техническое обслуживание лопарей.

**9.3.1** Лопари, используемые в спусковых устройствах, должны периодически проверяться, при этом особое внимание должно уделяться участкам, проходящим через шкивы. Они должны заменяться через промежутки времени, не превышающие 5 лет или, в необходимых случаях, по мере их износа, смотря по тому, что наступит раньше.

### 9.4 Запасные части и ремонтные принадлежности.

Должны быть предусмотрены запасные части и ремонтные принадлежности спасательных средств и отдельных их компонентов, подверженных быстрому износу или расходованию и требующих регулярной замены.

### 9.5 Маркировка мест размещения.

Контейнеры, консоли, стеллажи и другие подобные места, где размещаются спасательные средства, должны иметь маркировку в виде символов в соответствии с рекомендациями резолюции ИМО А.1116(30) с учетом поправок, указывающих на размещенное в этом месте устройство и его назначение. Если в этом месте размещено более одного устройства, должно быть также указано их количество.

## 10 КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

**10.1** Все суда должны иметь:

**.1** коллективные спасательные средства вместимостью, достаточной для размещения не менее 100 % от общего числа людей, для перевозки которых судно освидетельствовано, при условии, что имеются минимум два таких коллективных спасательных средства;

**.2** кроме того, коллективные спасательные средства общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 10 % от общего числа людей, для перевозки которых судно освидетельствовано;

**.3** достаточное количество коллективных спасательных средств для размещения общего числа людей, для перевозки которого судно освидетельствовано в случае, если какое-либо одно коллективное спасательное средство будет потеряно или станет непригодными к использованию;

**.4** по меньшей мере, одну дежурную шлюпку для спасания находящихся в воде людей, но не менее одной такой шлюпки на каждом борту, если судно освидетельствовано для перевозки более 450 пассажиров;

**.5** независимо от положений [10.1.4](#), суда должны иметь дежурные шлюпки в достаточном количестве для того, чтобы при оставлении судна общим числом людей, для перевозки которого оно освидетельствовано:

**.5.1** каждая дежурная шлюпка произвела сбор на воде не более девяти спасательных плотов, предусмотренных в соответствии с [10.1.1](#); или

**.5.2** каждая дежурная шлюпка произвела сбор на воде не более 12 спасательных плотов, предусмотренных в соответствии с [10.1.1](#), если Регистр убежден, что дежурные шлюпки могут буксировать пару таких спасательных плотов одновременно;

**.5.3** эвакуация с судна могла быть произведена в течение времени, указанном в [разд. 13](#);

**.6** суда, не совершающие международных рейсов и при этом удаляющиеся во время рейса от берега не более чем на 20 миль, если защищенный характер и условия рейса таковы, что установка дежурной шлюпки является излишней и нецелесообразной, а также суда длиной менее 30 м, независимо от условий рейса и района плавания, могут быть освобождены от требования иметь дежурную шлюпку при условии, что они отвечают следующим условиям:

**.6.1** судно имеет устройства, позволяющие поднять из воды беспомощного человека в горизонтальном или почти горизонтальном положении;

**.6.2** наблюдение за подъемом беспомощного человека может осуществляться с ходового мостика;

**.6.3** судно обладает маневренностью, достаточной для подхода к людям и подъема их на борт в наихудших предполагаемых условиях эксплуатации.

**10.2** Допускается использование открытых двусторонних надувных спасательных плотов, отвечающих требованиям [разд. 12](#), на судах категории А вместо спасательных плотов, отвечающих требованиям 4.2 или 4.3 Кодекса КСС, если судно совершает рейсы в защищенном районе с подходящими климатическими условиями (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.).

## **11 МЕСТО ДЛЯ ПОДЪЕМА ЛЮДЕЙ**

**11.1** На судне, выполняющем рейсы продолжительностью 2 ч или более между каждым портом захода, должно быть предусмотрено место для приема людей на борт вертолета.



## 12 ОТКРЫТЫЕ ДВУСТОРОННИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

### 12.1 Общие положения.

Все открытые двусторонние спасательные плоты должны:

- .1 быть изготовлены надлежащим образом из материалов, одобренных Регистром;
- .2 не повреждаться на месте установки в диапазоне температуры воздуха от  $-18^{\circ}\text{C}$  до  $+65^{\circ}\text{C}$ ;
- .3 быть способны эксплуатироваться в диапазоне температуры воздуха от  $-18^{\circ}\text{C}$  до  $+65^{\circ}\text{C}$ , а также в диапазоне температуры морской воды от  $-1^{\circ}\text{C}$  до  $+30^{\circ}\text{C}$ ;
- .4 не подвергаться гниению, быть коррозионно-стойкими и не подвергаться чрезмерному воздействию морской воды, нефти или грибков;
- .5 быть устойчивыми и сохранять свою форму в надутом состоянии при полной загрузке;
- .6 быть снабжены световозвращающим материалом в тех местах, где это будет способствовать их обнаружению в соответствии с требованиями резолюции ИМО А.658(16).

### 12.2 Конструкция.

**12.2.1** Открытый двусторонний спасательный плот должен иметь такую конструкцию, чтобы, будучи сброшенным в воду в контейнере с высоты 10 м, спасательный плот и его снабжение работали удовлетворительно. Если открытый двусторонний спасательный плот установлен на высоте более 10 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке, он должен быть типа, который удовлетворительно прошел испытание срабатыванием, по меньшей мере, с этой высоты.

**12.2.2** Открытый двусторонний надутый спасательный плот, когда находится на плаву, должен выдерживать неоднократные прыжки на него с высоты, по меньшей мере 4,5 м.

**12.2.3** Открытый двусторонний спасательный плот и его оборудование должны иметь такую конструкцию, чтобы его можно было буксировать со скоростью 3 узла на тихой воде, когда плот нагружен полным комплектом людей и снабжения, с развернутым плавучим якорем.

**12.2.4** Открытый двусторонний спасательный плот, когда он полностью надут, должен обеспечивать посадку людей из воды, независимо от того, какой стороной он всплыл.

**12.2.5** Главная камера плавучести должна быть разделена:

.1 на два отдельных отсека, надуваемых каждый через свой собственный невозвратный клапан; и

.2 камеры плавучести должны быть устроены так, чтобы в случае повреждения какого-либо одного из отсеков или в случае, если какой-либо один из отсеков не будет надут, неповрежденные отсеки могли поддерживать на плаву сидящих в нормальном положении людей, массой 75 кг каждый, допускаемых к размещению на спасательном плоту с положительным надводным бортом по всему периметру открытого двустороннего спасательного плота.

**12.2.6** Днище открытого двустороннего спасательного плота должно быть водонепроницаемым.

**12.2.7** Открытый двусторонний спасательный плот должен надуваться нетоксичным газом с помощью системы, отвечающей требованиям 4.2 Кодекса КСС. Наполнение газом должно занимать не более одной минуты при температуре окружающей среды от  $+18^{\circ}\text{C}$  до  $+20^{\circ}\text{C}$  и не более трех мин при температуре окружающей среды  $-18^{\circ}\text{C}$ . После наполнения открытый двусторонний спасательный

плот должен сохранять свою форму, когда нагружен полным комплектом людей и снабжения.

**12.2.8** Каждый отсек надувного плота должен выдерживать давление, по меньшей мере, в три раза превышающее рабочее давление, и должен быть защищен от возникновения давления, в два раза превышающего рабочее давление, либо с помощью предохранительных клапанов, либо путем ограничения количества подаваемого газа. Должны быть предусмотрены средства для установки подкачивающего насоса или мехов.

**12.2.9** Поверхность камер плавучести должна быть из нескользящего материала. По меньшей мере, 25 % этих камер должны быть хорошо видимого цвета.

**12.2.10** Число людей, допускаемое к размещению на открытом двустороннем спасательном плоту, должно равняться меньшему из следующих чисел:

.1 наибольшее целое число, полученное от деления объема главных камер плавучести в надутом состоянии, в м<sup>3</sup>, (в который для этой цели не включаются поперечные банки, если таковые имеются) на 0,096; или

.2 наибольшее целое число, полученное от деления внутренней площади горизонтального сечения открытого двустороннего спасательного плота в квадратных метрах (в которую для этой цели может включаться поперечная банка или банки, если таковые имеются), измеренной до внутренней кромки камер плавучести, на 0,372; или

.3 число людей средней массой 75 кг с надетыми спасательными жилетами, которые могут сидеть с внутренней стороны камер плавучести, не мешая работе оборудования спасательного плота.

**12.3** Оборудование открытых двусторонних спасательных плотов.

**12.3.1** Открытый двусторонний спасательный плот должен быть снабжен спасательными леерами, обнесенными провесами с его внутренней и наружной стороны и надежно закрепленными.

**12.3.2** Открытый двусторонний спасательный плот должен иметь надежный фалинь длиной, достаточной для автоматического надувания при достижении плотом поверхности воды. На открытых двусторонних спасательных плотах, вместимостью более 30 человек, должен быть установлен дополнительный фалинь для подтягивания плота к борту.

**12.3.3** Разрывное усилие фалиня и относящихся к нему приспособлений, включая средства крепления его к открытому двустороннему спасательному плоту, за исключением слабого звена, требуемого 4.1.6.2 Кодекса КСС, должно быть:

.1 7,5 кН – для открытых двусторонних спасательных плотов вместимостью до 8 чел.;

.2 10,0 кН – для открытых двусторонних спасательных плотов вместимостью от 9 до 30 чел.;

.3 15,0 кН – для открытых двусторонних спасательных плотов вместимостью более 30 чел.

**12.3.4** Открытый двусторонний спасательный плот должен быть оснащен, по меньшей мере, следующим количеством надутых посадочных площадок, позволяющих находящимся в воде людям забраться на плот независимо от того, какой стороной всплыл плот:

.1 одной посадочной площадкой для открытых двусторонних спасательных плотов вместимостью до 30 чел.; или

.2 двумя посадочными площадками для открытых двусторонних спасательных плотов вместимостью более 30 чел., причем такие посадочные площадки должны быть разнесены на 180° друг от друга.

**12.3.5** Открытый двусторонний спасательный плот должен иметь водяные карманы, отвечающие следующим требованиям:

.1 площадь поперечного сечения должна иметь форму равнобедренного треугольника, причем основание треугольника должно быть прикреплено к камерам плавучести открытого двустороннего спасательного плота;

.2 конструкция должна быть такой, чтобы карманы заполнялись водой приблизительно на 60 % вместимости в течение 15 — 25 с после развертывания;

.3 карманы, прикрепленные к каждой камере плавучести, обычно должны иметь общую вместимость от 125 до 150 л для надувных открытых двусторонних спасательных плотов вместимостью до 10 чел. включительно;

.4 карманы, прикрепленные к каждой камере плавучести спасательных плотов, рассчитанных на размещение более 10 чел., должны иметь, насколько это практически возможно, общую вместимость  $(12 \times N)$  литров, где  $N$  – число размещаемых людей;

.5 каждый карман на камере плавучести должен быть прикреплен так, чтобы в развернутом положении он крепился по всей длине своих верхних кромок к самой нижней части нижней камеры плавучести или рядом с ней;

.6 карманы должны быть распределены симметрично по окружности спасательного плота, причем между карманами должен быть достаточный промежуток, обеспечивающий свободный выход воздуха.

**12.3.6** На верхней и нижней поверхностях камер плавучести должна быть установлена, по меньшей мере, одна лампочка с ручным выключателем, отвечающая требованиям 4.1.3.3 Кодекса КСС.

**12.3.7** На каждой стороне днища спасательного плота должны быть установлены надлежащие автоматические водоотливные устройства:

.1 одно – для открытых двусторонних спасательных плотов вместимостью до 30 чел.; или

.2 два – для открытых двусторонних спасательных плотов вместимостью более 30 чел.

**12.3.8** Снабжение каждого открытого двустороннего спасательного плота должно включать:

.1 одно плавучее спасательное кольцо, прикрепленное к плавучему спасательному линю длиной не менее 30 м и прочностью на разрыв, по меньшей мере, 1 кН;

.2 два нескладных ножа в безопасном исполнении с плавучей ручкой, прикрепленной к открытому двустороннему спасательному плоту с помощью легких линий. Они должны храниться в карманах таким образом, чтобы, независимо от того, какой стороной всплыл открытый двусторонний спасательный плот, один нож всегда находился на верхней поверхности верхней камеры плавучести в удобном месте, с которого можно легко перерезать фалинь;

.3 один плавучий черпак;

.4 две губки;

.5 один плавучий якорь, постоянно прикрепленный к открытому двустороннему спасательному плоту так, чтобы при надувании открытого двустороннего спасательного плота его можно было легко спустить на воду. Положение плавучего якоря должно быть заметно обозначено на обеих трубах плавучести;

.6 два плавучих гребка;

.7 одну аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после употребления может быть снова плотно закрыта;

.8 один свисток или другой равноценный звуковой сигнал;

.9 два фальшфейера;

.10 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;

.11 один комплект ремонтного оборудования для устранения проколов в отсеках плавучести;

.12 один насос или один мех для подкачки.

12.3.9 Оборудование, указанное в 12.3.8, обозначается как «HSC Pack».

12.3.10 В необходимых случаях снабжение должно храниться в контейнере, который должен находиться на открытом двустороннем спасательном плоту в закреплённом положении, за исключением случаев, когда он является неотъемлемой частью открытого двустороннего спасательного плота или прикреплен к нему постоянно, и быть способен плавать в воде не менее 30 мин без ущерба для его содержимого. Независимо от того, является контейнер со снабжением неотъемлемой частью открытого двустороннего спасательного плота или прикреплен к нему постоянно, снабжение должно быть легкодоступным, независимо от того, какой стороной всплыл открытый двусторонний спасательный плот Линь, с помощью которого контейнер со снабжением крепится к открытому двустороннему спасательному плоту, должен иметь прочность на разрыв 2 кН или коэффициент запаса прочности 3 по отношению к массе полного комплекта снабжения, в зависимости от того, какая из величин больше.

12.4 Контейнеры для открытых двусторонних надувных спасательных плотов.

12.4.1 Открытые двусторонние спасательные плоты должны быть упакованы в контейнер, который:

.1 изготовлен так, чтобы быть способным выдерживать условия эксплуатации в морской среде;

.2 с упакованным в него спасательным плотом и его снабжением обладает достаточной собственной плавучестью, чтобы вытянуть наружу фалинь и привести в действие механизм газонаполнения при погружении судна;

.3 является, насколько это практически возможно, водонепроницаемым, за исключением сливных отверстий в днище контейнера.

12.4.2 Контейнер должен иметь маркировку, указывающую:

.1 наименование изготовителя или торговую марку;

.2 серийный номер;

.3 число людей, допускаемое к размещению;

.4 двусторонний "non-SOLAS";

.5 тип заложенного комплекта аварийного снабжения;

.6 дату проведения последнего обслуживания;

.7 длину фалиня;

.8 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (в зависимости от высоты, с которой производилось испытание сбрасыванием);

.9 инструкцию по спуску.

12.5 Маркировка открытых двусторонних надувных спасательных плотов.

Открытые двусторонние спасательные плоты должны иметь маркировку, указывающую:

.1 наименование изготовителя или торговую марку;

.2 серийный номер;

.3 дату изготовления (месяц и год);

.4 наименование и место нахождения станции обслуживания, которая проводила последнее освидетельствование;

.5 число людей, допускаемое к размещению, – на верху каждой камеры плавучести, шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом камеры плавучести.

12.6 Инструкции и информация.

Инструкции и информация, требуемые для включения в наставление по оставлению судна и в инструкции по техническому обслуживанию и ремонту на борту судна, должны составляться по форме, пригодной для включения в такое наставление по оставлению

судна и инструкции по техническому обслуживанию и ремонту на борту судна. Инструкции и информация должны быть ясными и краткими и должны включать, в зависимости от случая, следующее:

.1 общее описание открытого двустороннего спасательного плота и его снабжения;

.2 меры по установке;

.3 инструкцию по эксплуатации, включая использование связанного с этим спасательного оборудования;

.4 требования к обслуживанию.

**12.7** Испытания открытых двусторонних надувных спасательных плотов.

**12.7.1** При испытании открытых двусторонних спасательных плотов в соответствии с рекомендациями части 1 резолюции ИМО MSC.81(70):

.1 испытания предписанные 5.5, 5.12, 5.16, 5.17.2, 5.17.10, 5.17.11, 5.17.12, 5.18 и 5.20, могут не проводиться;

.2 часть испытаний, предписанных 5.8 в отношении средств закрытия, могут не проводиться;

.3 температура  $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$  в испытаниях, предписанных 5.17.3 и 5.17.5, может быть заменена на  $-18\text{ }^{\circ}\text{C}$ ; и

А высота сбрасывания 18 м в испытаниях, предписанных [5.1.2](#), может быть заменена на 10 м.

**12.7.2** Исключения и замены, допускаемые в [12.7.1](#), должны быть отражены в Свидетельстве о типовом одобрении спасательного плота.

### 13 ВРЕМЯ ЭВАКУАЦИИ

**13.1** Мероприятия по эвакуации должны быть разработаны таким образом, чтобы эвакуацию с судна можно было произвести в контролируемых условиях за время, составляющее одну треть времени конструктивной противопожарной защиты (КПЗ), предусмотренного в части VI «Противопожарная защита» для районов повышенной пожароопасности, после вычитания периода времени, составляющего 7 мин и необходимого для первоначальных действий по обнаружению и тушению пожара:

$$T = \frac{(КПЗ)-7}{3} \quad (13.1)$$

где  $T$  – время эвакуации, мин;  
КПЗ – время конструктивной противопожарной защиты, мин.

**13.2** Для сведения Регистру должен быть разработан порядок эвакуации, включая критический анализ путей эвакуации, в связи с одобрением схем противопожарной изоляции, а также для оказания помощи судовладельцам и судостроителям в планировании демонстрации эвакуации, требуемой [13.3](#).

Порядок эвакуации должен включать:

- .1 передачу капитаном сообщения об аварийной ситуации;
- .2 установление связи с базовым портом;
- .3 надевание спасательных жилетов;
- .4 посадку в спасательные шлюпки или плоты и занятие аварийных постов;
- .5 выключение механизмов и закрытие топливных трубопроводов;
- .6 подачу команды на эвакуацию;
- .7 развертывание спасательных шлюпок и плотов и морских эвакуационных систем, а также дежурных шлюпок;
- .8 подтягивание к борту спасательных шлюпок и плотов;
- .9 осуществление контроля за пассажирами;
- .10 организационную эвакуацию пассажиров под контролем;
- .11 проверку экипажем того, что все пассажиры покинули судно;
- .12 эвакуацию экипажа;
- .13 отход спасательных шлюпок и плотов от судна;
- .14 сбор спасательных средств на воде с помощью дежурной шлюпки, если это предусмотрено.

**13.3** Обеспечение требуемого времени эвакуации (установленного в соответствии с [13.1](#)) должно быть проверено путем практической демонстрации, выполняемой в контролируемых условиях в присутствии представителей Регистра, а в отношении пассажирских судов должно быть полностью подтверждено документами и удостоверено Регистром.

**13.4** Демонстрации эвакуации должны выполняться с должным учетом проблем, связанных с массовым перемещением людей или паникой, которая может возникать в аварийной ситуации, когда необходима быстрая эвакуация. Демонстрация эвакуации должны проводиться так, чтобы люди не входили в воду, причем спасательные шлюпки или плоты должны первоначально находиться в местах их установки. Порядок демонстраций должен быть следующим:

- .1 время эвакуации с судна категории А – время, прошедшее с момента первого объявления об оставлении судна при распределении любых пассажиров по схеме нормального рейса до посадки последнего человека в спасательную шлюпку или плот, и должно включать время, необходимое пассажирам и членам экипажа для надевания спасательных жилетов;

**.2** время эвакуации с судна категории Вис грузового судна должно представлять собой время, прошедшее с момента отдачи команды на оставление судна до посадки последнего человека в спасательную шлюпку или плот. Пассажиры и члены экипажа могут быть в спасательных жилетах и находиться в готовности к эвакуации, а также они могут быть распределены на местах сбора;

**.3** для всех судов время эвакуации должно включать время, необходимое для спуска на воду, надувания и закрепления спасательных средств у борта судна в готовности к посадке.

**13.5** Время эвакуации должно быть проверено путем демонстрации эвакуации, которая должна проводиться с использованием спасательных шлюпок и плотов одного борта и размещаемых в них пассажиров и членов экипажа, а также выходов по одному борту, в отношении которого анализ критических путей эвакуации указывает на самое большое время эвакуации.

**13.6** В отношении судов, на которых такое половинное испытание практически неосуществимо, Регистр может рассмотреть вопрос о частичной пробной эвакуации с использованием пути, который, как показывает анализ критических путей эвакуации, является наиболее критическим.

**13.7** Демонстрация должна выполняться в контролируемых условиях в соответствии с планом эвакуации следующим образом:

**.1** демонстрация должна начинаться, когда судно находится на плаву в гавани в достаточно спокойных условиях, причем все механизмы и оборудование работают в режиме, соответствующем нормальным условиям плавания;

**.2** все выходы и двери внутри судна должны быть в том же положении, в котором они находятся в нормальных условиях плавания;

**.3** ремни безопасности, если они требуются, должны быть пристегнуты;

**.4** пути эвакуации для всех пассажиров и членов экипажа должны быть такими, чтобы во время эвакуации людям не требовалось входить в воду.

**13.8** Во время демонстрации эвакуации на пассажирских судах должен использоваться состав людей, имеющих нормальное здоровье, рост и вес; этот состав должен быть представлен, насколько это практически возможно и целесообразно, лицами различного пола и возраста.

**13.9** Отобранные для демонстрации люди, не являющиеся членами экипажа, не должны иметь специальную подготовку для такой демонстрации.

**13.10** Демонстрация аварийной эвакуации должна выполняться на всех ВСС новой конструкции и на всех других судах, на которых мероприятия по эвакуации существенно отличаются от ранее испытанных.

**13.11** В наставлении по эксплуатации судна наряду с другими способами эвакуации, указанными в [13.2](#), должен быть включен специальный способ эвакуации, применяемый на судне во время первоначальной демонстрации, которая лежит в основе освидетельствования. В ходе демонстрации как внутри, так и снаружи судна следует производить видеозаписи, которые должны составлять неотъемлемую часть руководства по оставлению судна.

## **14 УРОВНИ ШУМА**

**14.1** Уровень шума в общественных помещениях и жилых помещениях экипажа должен быть возможно более низким, чтобы не мешать прослушиванию сообщений по системе громкоговорящей связи, и обычно не должен превышать 75 дБ(А).

**14.2** Максимальный уровень шума в рубке управления обычно не должен превышать 65 дБ(А) для облегчения связи внутри отсека и внешней радиосвязи.



Российский морской регистр судоходства

**Правила классификации и постройки высокоскоростных судов**  
**Часть XVI**  
**Спасательные средства**

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»  
191181, г. Санкт-Петербург, ул. Миллионная, д. 7, литера А  
[www.rs-class.org/ru/](http://www.rs-class.org/ru/)