

# ПРАВИЛА

## ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ

### ЧАСТЬ II СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

НД № 2-020101-171



Санкт-Петербург  
2023

## **ПРАВИЛА ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ**

---

Правила по оборудованию морских судов Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр) утверждены в соответствии с действующим положением и вступают в силу 1 марта 2023 года.

Правила состоят из следующих частей:

часть I «Общие положения»;

часть II «Спасательные средства»;

часть III «Сигнальные средства»;

часть IV «Радиооборудование»;

часть V «Навигационное оборудование».

Все части Правил издаются в электронном виде на русском и английском языках.

Настоящие Правила применяются к судам, контракт на постройку или переоборудование которых заключен 01.03.2023 и после этой даты, и к которым не применима конвенция СОЛАС-74 с поправками.

Для судов, к которым применима конвенция СОЛАС-74 с поправками, рекомендуется применять разработанные РС Руководства по применению положений глав III, IV и V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), размещенные в разделе «Издания РС» на официальном сайте РС (<https://lk.rs-class.org/regbook/rules>), в дополнение к обязательным и применимым положениям глав III, IV, V конвенции СОЛАС-74 с поправками.

Требования части III «Сигнальные средства» распространяются на суда, как они определены в Международных правилах предупреждения столкновений судов в море, 1972 года.

**ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ<sup>1</sup>**

(изменения сугубо редакционного характера в Перечень не включаются)

Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
<a href="#">Аннотация</a>	Дата вступления в силу Правил по оборудованию морских судов, 2023 изменена на 1 марта 2023 года	312-09-1879ц от 26.12.2022	01.01.2023

<sup>1</sup> Изменения и дополнения, внесенные при переиздании или путем выпуска новых версий на основании циркулярных писем или изменений редакционного характера.

## 1 ОБЩИЕ

### 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### 1.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

**1.1.1** Требования настоящей части Правил по оборудованию морских судов<sup>1</sup>, если в тексте не предусмотрено иное, распространяются на суда и морские сооружения, указанные в 1.1.1 и 1.1.2 части I Правил, снабжение которых спасательными средствами и устройствами подлежит освидетельствованию Регистром, а также на спасательные средства и устройства, предназначенные для установки на этих судах.

**1.1.2** Суда, построенные до 1 марта 2023г., должны удовлетворять требованиям Правил, действовавших до 1 марта 2023г., а также требованиям настоящей части Правил в тех случаях, если это специально оговорено в требованиях отдельных Правил РС.

**1.1.3** На судах, построенных до 1 марта 2023г., при замене спасательных средств и устройств или при проведении на указанных судах ремонта, переоборудования или модификации существенного характера, во время которых производится замена их существующих, либо установка дополнительных спасательных средств или устройств, такие спасательные средства и устройства должны отвечать требованиям настоящей части Правил. Если коллективное средство, не являющееся надувным спасательным плотом, заменяется без замены спускового устройства, либо наоборот, то это коллективное спасательное средство или спусковое устройство должно быть того же типа, что и заменяемое коллективное спасательное средство или спусковое устройство.

**1.1.4** Настоящая часть Правил устанавливает технические требования, которым должны удовлетворять спасательные средства и устройства, а также определяет количество этих средств и устройств и их размещение на судне.

**1.1.5** Для отдельных судов или категорий судов, которые во время рейса удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль, могут не выполняться какие-либо требования настоящей части, если защищенный характер и условия рейса таковы, что применение этих требований излишне или нецелесообразно, что должно быть обосновано в каждом случае по одобренной Регистром методике.

---

<sup>1</sup> В дальнейшем — Правила.

## 1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

**1.2.1** Определения и пояснения, относящиеся к общей терминологии Правил, указаны в части I «Классификация» Правил классификации и постройки морских судов<sup>1</sup>.

В настоящей части Правил приняты следующие определения и пояснения.

**Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды** — время, необходимое для того, чтобы поднять шлюпку в такое положение, из которого находящиеся в ней люди могут сойти на палубу судна. Время подъема включает время, требуемое для проведения на шлюпке подготовительных операций по ее подъему, таких как подача и крепление фалиня, подсоединение шлюпки к спусковому устройству, а также время, необходимое для ее подъема. Время подъема не включает время, необходимое для приведения спусковых устройств в положение, из которого производится подъем дежурной шлюпки из воды.

**Гидротермокостюм** — защитный костюм из водонепроницаемого материала, предназначенный для предохранения организма человека от переохлаждения в холодной воде.

**Дежурная шлюпка** — шлюпка, предназначенная для спасения упавших в воду людей, людей с потерпевшего аварии судна, а также для сбора и буксировки спасательных плотов в условиях аварии.

**Длина судна** — 96 % общей длины по ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85 % наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длина от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше.

На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется эта длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии.

**Допустимая высота установки свободнопадающей спасательной шлюпки** — расстояние, измеренное от самой нижней точки спасательной шлюпки, готовой к спуску, до поверхности воды, одобренное Регистром. Допустимая высота установки свободнопадающей спасательной шлюпки на судне должна определяться, исходя из состояния судна при наименьшей эксплуатационной осадке без учета крена и дифферента.

**Защитный костюм** — костюм, предназначенный для использования членами экипажа, расписанными на дежурные шлюпки или морские эвакуационные системы.

**Коллективное спасательное средство** — средство, способное обеспечить сохранение жизни людей, терпящих бедствие, с момента оставления ими судна.

**Конечный порт назначения** — последний порт захода в предполагаемом рейсе, из которого начинается обратный рейс в страну, в которой начался рейс.

**Короткий международный рейс** — международный рейс, во время которого судно удаляется не более чем на 200 миль от порта или места, в котором пассажиры и экипаж могли бы быть безопасно укрыты. Расстояние между последним портом захода в стране, в которой начался рейс, и конечным портом назначения, а также дальность обратного рейса не должны превышать 600 миль.

**Международный рейс** — рейс из страны, на которую распространяется Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками, до порта за пределами этой страны или наоборот.

**Морская эвакуационная система** — средство для быстрого перемещения людей с посадочной палубы в коллективные спасательные средства, находящиеся на воде.

<sup>1</sup> В дальнейшем — Правила классификации.

Наименьшая эксплуатационная осадка — осадка судна, при которой оно находится на ровном киле, без груза, с 10 % запасов и топлива, а в случае пассажирского судна, кроме того, с полным числом пассажиров и экипажа с их багажом.

Надувное средство — средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, заполняемыми газом камерами и которое обычно хранится ненадутым до подготовки его к использованию.

Надутое средство — средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, заполненными газом камерами и которое хранится надутым и находится в постоянной готовности к использованию.

Нескручивающиеся тросы — тросы с сопротивлением вращению.

Обнаружение — определение местонахождения спасаемых и спасательных средств.

Положительная остойчивость — способность коллективного спасательного средства возвращаться в первоначальное положение после прекращения действия кренящего момента.

Посадочный штормтрап — штормтрап, предусмотренный в местах посадки в спасательные средства после спуска их на воду.

Световозвращающий материал — материал, отражающий в противоположном направлении луч света, направленный на него.

Скоростная дежурная шлюпка — дежурная шлюпка, способная маневрировать на тихой воде в течение не менее 4 ч со скоростью не менее 20 уз. с командой, состоящей по крайней мере из трех человек, и со скоростью не менее 8 уз. с полным числом людей и снабжением.

Спасательное средство или устройство нового типа — средство или устройство, обладающее новыми характеристиками, которые не полностью охвачены требованиями настоящей части Правил, но обеспечивающие равный или более высокий уровень безопасности.

Спуск свободным всплытием — метод спуска спасательных средств, при котором они автоматически разобщаются с тонущим судном и находятся в готовности к использованию.

Спуск свободным падением — метод спуска спасательных средств, полностью укомплектованных людьми и снабжением, при котором они разобщаются с судном и сбрасываются на воду без каких-либо удерживающих их приспособлений.

Спусковая команда — персонал, находящийся в спасательной шлюпке для обслуживания ее во время спуска и подъема.

Спусковое устройство — шлюпбалки и другие устройства на судне, предназначенные для спуска и подъема спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и спасательных плотов.

Суда построенные — данное определение приведено в 1.2 части IV «Радиооборудование».

Теоретическая высота борта — расстояние, измеренное по вертикали от верхней кромки горизонтального киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки килевого шпунта. Если днище на середине длины судна имеет вогнутую форму или имеются утолщенные шпунтовые пояся, высота борта измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.

На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и борта, как если бы это соединение имело угловую конструкцию.

Если палуба надводного борта в продольном направлении имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты

борта, эта высота борта должна измеряться до условной линии, являющейся продолжением нижней части палубы параллельно возвышенной части.

Теплозащитное средство — мешок или костюм из водонепроницаемого материала с низкой теплопроводностью, предназначенный для восстановления температуры тела человека, побывавшего в холодной воде.

Угол вхождения в воду — угол между горизонтальной плоскостью и килем свободнопадающей спасательной шлюпки в начальной стадии вхождения ее в воду при сбрасывании с допустимой высоты установки.

Угол наклона спусковой ramпы — угол между горизонтальной плоскостью и направляющими спасательной шлюпки в положении ее готовности к спуску, когда судно находится на ровном киле.

Ускорение при спуске свободным падением — ускорение, которое испытывают при спуске находящиеся в шлюпке люди.

Хорошо видимый цвет — насыщенный оранжевый или желтый цвет.

Эффективное удаление от судна — способность свободнопадающей спасательной шлюпки удаляться от судна без использования двигателя после спуска ее свободным падением.

### 1.3 ОБЪЕМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

**1.3.1** Общие положения о порядке освидетельствований спасательных средств и устройств при их изготовлении и в эксплуатации, а также требования к технической документации, предъявляемой на рассмотрение Регистру, и указания о документах, выдаваемых Регистром на спасательные средства и устройства, изложены в Общих положениях о классификационной и иной деятельности и в части I «Общие положения».

Кроме случаев, предусмотренных в [1.3.5](#) и [1.3.6](#), спасательные средства и устройства, требуемые настоящей частью, должны быть одобрены Регистром.

**1.3.2** Перед тем, как одобрить спасательные средства и устройства, в ходе освидетельствования Регистру должны быть предоставлены подтверждения того, что:

**.1** спасательные средства или устройства соответствуют требованиям резолюции ИМО MSC.488(66) «Международный кодекс по спасательным средствам» с поправками (далее - Кодекс КСС) и/или применимым требованиям настоящих Правил

**.2** спасательные средства или устройства успешно прошли испытания в соответствии с положениями резолюции ИМО MSC.81(70) «Пересмотренная рекомендация по испытаниям спасательных средств» с учетом поправок, внесенных резолюцией ИМО MSC. 226(82), с учетом применимых поправок, внесенных резолюциями ИМО MSC.200(80), MSC.226(82), MSC.274(85), MSC.295(87), MSC.321(89), MSC.323(89), MSC.378(93), MSC.427(98), MSC.472(101), циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1347 с учетом поправок, а также унифицированной интерпретации (УИ) МАКО SC244 (Rev.1 Corr.1 2015) (документ доступен на сайте МАКО [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)).

**1.3.3** Перед тем, как одобрить спасательные средства или устройства нового типа, Регистр должен обеспечить, чтобы такие средства и устройства:

**.1** обеспечивали стандарты безопасности, по меньшей мере равноценные требуемым настоящей частью Правил;

**.2** успешно прошли технический анализ, оценку и одобрение в соответствии с требованиями [1.3.11](#).

**1.3.4** Принятая Регистром процедура одобрения должна также предусматривать условия, при которых одобрение будет оставаться действительным или его действие будет прекращено.

**1.3.5** Перед допущением спасательных средств и устройств, не получивших предварительного одобрения Регистра, Регистр должен быть убежден, что спасательные средства и устройства отвечают требованиям настоящей части Правил.

**1.3.6** Требуемые настоящей частью спасательные средства, подробные спецификации которых не включены в настоящую часть Правил, должны отвечать требованиям Регистра.

#### **1.3.7 Производственные испытания.**

Регистр требует проведения таких производственных испытаний спасательных средств, которые необходимы для обеспечения изготовления спасательных средств в соответствии с теми же стандартами, что были применены для получившего одобрение прототипа.

**1.3.8** Техническая документация на спасательные средства и устройства должна быть предъявлена на одобрение Регистру в следующем объеме.

**1.3.8.1** На спасательные и дежурные шлюпки должны быть предъявлены:

**.1** техническое описание (корпусная, механическая и электрическая части) с расчетами прочности, остойчивости, непотопляемости, вместимости (числа людей), объема плавучести, расчет средств защиты и системы сжатого воздуха, ведомость снабжения;

**.2** теоретический чертеж;

.3 продольный и поперечный разрезы с указанием расположения воздушных ящиков или отсеков, их объема и материала;

.4 чертеж подъемно-спускового приспособления, включая стропы для спуска/подъема спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, с помощью лопарей и дежурной шлюпки, не являющейся спасательной шлюпкой (расположение, крепление и расчет прочности);

.5 чертеж рулевого устройства;

.6 чертеж общего расположения с указанием размещения снабжения и людей;

.7 схема защитного складываемого покрытия (чехла);

.8 растяжка обшивки для металлических шлюпок;

.9 документация по контролю сварных соединений;

.10 парусное вооружение, если имеется;

.11 чертежи приводной установки и валопровода с расчетами, чертежи фундамента и защитного кожуха приводного двигателя, топливного бака, а также схема электрооборудования и подбор аккумуляторных батарей;

.12 программа испытаний;

.13 чертеж устройства для буксировки спасательных шлюпок и плотов (расположение, крепление и расчет прочности);

.14 чертеж оборудования шлюпки ремнями безопасности;

.15 чертежи систем воздушноснабжения и водяного орошения;

.16 документация по маркировке.

**1.3.8.2** На жесткие спасательные плоты должны быть предъявлены:

.1 техническое описание с расчетами прочности плота, его буксирного и подъемно-спускового приспособлений, объема плавучести, площади палубы и вместимости (числа людей), а также осадки; ведомость снабжения;

.2 чертеж общего расположения (конструкция плота и главные размеры) с указанием мест размещения людей и снабжения;

.3 программа испытаний;

.4 документация по маркировке.

**1.3.8.3** На надувные спасательные плоты должны быть предъявлены:

.1 техническое описание плота с расчетами прочности буксирного и подъемно-спускового приспособлений, объема плавучести, площади палубы и вместимости (число людей), а также осадки; ведомость снабжения;

.2 чертеж общего расположения (конструкция плота и главные размеры с указанием размещения людей, снабжения, арматуры и клапанов), чертеж контейнера;

.3 схема расположения, чертежи и расчет сосудов под давлением, арматуры и клапанов системы автоматического газонаполнения, схема электроосвещения;

.4 программа испытаний.

**1.3.8.4** На спасательные жилеты и круги, гидротермокостюмы, защитные костюмы и теплозащитные средства должны быть предъявлены:

.1 техническое описание;

.2 чертеж и расчет сосудов под давлением, арматуры и клапанов системы автоматического газонаполнения в случае надувных спасательных жилетов и гидротермокостюмов;

.3 чертеж общего вида (конструкция, материал и снабжение);

.4 программа испытаний;

.5 документация по маркировке.

**1.3.8.5** На предметы снабжения спасательных средств должны быть предъявлены:

.1 техническое описание;

.2 чертеж общего вида (конструкция, материал и снабжение);

.3 программа испытаний;

.4 документация по маркировке.

**1.3.8.6** На спусковые устройства должны быть предъявлены:

- .1 техническое описание;
- .2 чертеж общего вида (конструкция, материал и снабжение);
- .3 документация по контролю сварных соединений;
- .4 расчет прочности и схемы усилий;
- .5 программа испытаний;
- .6 документация по маркировке.

**1.3.8.7** На лебедки и механические приводы спусковых устройств должны быть предъявлены:

- .1 техническое описание;
- .2 чертеж общего вида (конструкция, материал и детали с размерами);
- .3 документация по контролю сварных соединений;
- .4 расчет прочности;
- .5 программа испытаний;
- .6 документация по маркировке.

**1.3.9** Техническому освидетельствованию Регистром при изготовлении подлежат:

- .1 спасательные и дежурные шлюпки;
- .2 спасательные плоты (надувные и жесткие);
- .3 спасательные круги;
- .4 спасательные жилеты;
- .5 гидротермокостюмы и защитные костюмы;
- .6 теплозащитные средства;
- .7 морские эвакуационные системы;
- .8 лебедки спусковых устройств;
- .9 двигатели спасательных и дежурных шлюпок;
- .10 линеметательные устройства;
- .11 средства спасания;
- .12 самозажигающиеся огни спасательных кругов;
- .13 автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов;
- .14 прожекторы спасательных шлюпок;
- .15 спусковые устройства спасательных шлюпок, плотов и дежурных шлюпок;
- .16 контейнеры для надувных спасательных плотов;
- .17 подъемно-спусковые приспособления спасательных шлюпок, плотов и дежурных шлюпок, включая стропы для спуска/подъема спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, с помощью лопарей и дежурной шлюпки, не являющейся спасательной шлюпкой;
- .18 гидростатические разобщающие устройства;
- .19 посадочные штормтрапы;
- .20 огни спасательных шлюпок, спасательных плотов и спасательных жилетов;
- .21 плавучие спасательные кольца с плавучими линиями;
- .22 парашютные ракеты, фальшфейеры и плавучие дымовые шашки;
- .23 ручные осушительные насосы спасательных шлюпок;
- .24 пищевой рацион;
- .25 консервированная питьевая вода;
- .26 источники питания, работающие под воздействием морской воды, для огней спасательных жилетов, спасательных плотов и самозажигающихся огней спасательных кругов;
- .27 предметы снабжения и детали спасательных средств и спасательных устройств. Освидетельствование Регистром заключается только в рассмотрении и одобрении технической документации.

**1.3.10** Оборудование и снабжение судов спасательными средствами и устройствами должно освидетельствоваться Регистром.

**1.3.11 Альтернативные проектные решения и средства.**

**1.3.11.1** Общие положения.

**1.3.11.1.1** Спасательные средства и устройства могут отклоняться от требований настоящей части Правил при условии, что такие альтернативные проектные решения и средства отвечают цели этих требований и обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный Правилами.

**1.3.11.1.2** Если альтернативные проектные решения и средства отклоняются от предписываемых Правилами требований, то в соответствии с требованиями настоящей главы должны быть выполнены технический анализ, оценка и одобрение таких проектных решений и средств.

**1.3.11.2** Технический анализ.

Технический анализ должен быть разработан на основании Руководства по альтернативным проектным решениям и средствам (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1212 с поправками) и представлен на рассмотрение Регистру. При этом не требуется выполнять положения пункта 7.3 упомянутого циркуляра, касающиеся предоставления в ИМО отчета о примененном альтернативном проектном решении. Технический анализ должен включать, как минимум, следующие элементы:

**.1** определение типа судна, соответствующих спасательных средств и устройств;

**.2** установление предписывающего(их) требования(ий), которому(ым) не будут отвечать эти спасательные средства и устройства;

**.3** установление причины, по которой предполагаемая конструкция не будет отвечать предписывающим требованиям, с учетом соответствия другим признанным Регистром техническим стандартам;

**.4** определение эксплуатационных критериев для судна, соответствующих спасательных средств и устройств, рассматриваемых в соответствующем(их) предписывающем(их) требовании(ях);

**.4.1** эксплуатационные критерии должны предусматривать уровень безопасности не ниже соответствующих предписывающих требований, содержащихся в [разд. 1 – 5](#);

**.4.2** эксплуатационные критерии должны поддаваться количественному определению и быть измеряемыми;

**.5** подробное описание альтернативных проектных решений и средств, включая перечень допущений, используемых в конструкции, а также любых предлагаемых эксплуатационных ограничений и условий;

**.6** техническое обоснование, доказывающее, что альтернативные проектные решения и средства отвечают эксплуатационным критериям безопасности; и

**.7** оценку риска, основанную на указании возможных отказов и опасностей, связанных с предложением.

**1.3.11.3** Оценка альтернативных проектных решений и средств.

**1.3.11.3.1** Технический анализ, выполняемый в соответствии с требованиями [1.3.11.2](#), подлежит оценке и одобрению Регистром.

**1.3.11.3.2** Копии одобренных Регистром документов, указывающие на то, что альтернативные проектные решения и средства отвечают настоящим требованиям, должны находиться на судне.

**1.3.11.4** Повторная оценка ввиду изменившихся условий.

**1.3.11.4.1** Если допущения, а также эксплуатационные ограничения, которые были указаны в описании альтернативных проектных решений и средств, претерпели изменения, то согласно изменившимся условиям должен быть выполнен технический анализ, который подлежит одобрению Регистром.

## 2 ТРЕБОВАНИЯ КО ВСЕМ ТИПАМ СУДОВ

### 2.1 СРЕДСТВА СВЯЗИ

#### 2.1.1 Радиооборудование для спасательных средств.

##### 2.1.1.1 УКВ-аппаратура двусторонней радио-телефонной связи.

На каждом пассажирском судне, грузовом судне валовой вместимостью 500 и более должно быть предусмотрено не менее трех комплектов УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 должно быть предусмотрено не менее двух комплектов УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи.

**2.1.1.2** Устройства указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания.

На каждом борту каждого пассажирского судна, каждого грузового судна валовой вместимостью 500 и более должно быть предусмотрено по меньшей мере одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500, должно быть предусмотрено по меньшей мере одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания.

Устройства указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания должны устанавливаться в таких местах, чтобы их можно было быстро перенести в любое коллективное спасательное средство, за исключением плота или плотов, требуемых [4.1.1.4](#). В качестве альтернативы, одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания должно быть установлено в каждом коллективном спасательном средстве, за исключением требуемых [4.1.1.4](#).

На судах, имеющих по крайней мере два устройства указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания и снабженных спасательными шлюпками, спускаемыми методом свободного падения, одно из устройств указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания должно размещаться в спасательной шлюпке, спускаемой методом свободного падения, а другое должно быть расположено в непосредственной близости от ходового мостика таким образом, чтобы оно могло быть использовано на борту и находилось в готовности для переноса в любое коллективное спасательное средство.

**2.1.1.3** На каждом грузовом судне валовой вместимостью менее 300, несамоходном судне, предназначенном для буксировки и толкания в море или длительной стоянки на якоре вне акватории портов и рейдов и имеющем на борту людей, а также на судах, не совершающих международных рейсов, должны быть предусмотрены одно устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания и два комплекта УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи.

##### 2.1.2 Световые сигналы бедствия.

Суда должны иметь не менее 12 парашютных ракет, хранящихся на ходовом мостике либо вблизи него.

Несмотря на указанное выше, суда с ограниченным районом плавания (**R2**, **R2-RSN**, **R2-RSN(4,5)**, **R3-RSN** и **R3**), не совершающие международных рейсов, должны снабжаться парашютными ракетами в количестве не менее 6 шт.

##### 2.1.3 Внутрисудовые средства связи и авральная сигнализация.

**2.1.3.1** Для обеспечения двусторонней связи между аварийными постами управления, местами сбора и посадки, а также ключевыми постами на судне должны

быть предусмотрены стационарные или переносные аварийные средства связи либо те и другие вместе.

**2.1.3.2** Должна быть предусмотрена общесудовая авральная сигнализация, отвечающая требованиям [6.3.1](#), предназначенная для сбора пассажиров и экипажа по тревоге, а также для подачи сигнала к началу действий, указанных в расписании по тревогам. В дополнение к авральной сигнализации должно быть предусмотрено либо командное трансляционное устройство, отвечающее требованиям [6.3.2](#), либо другое подходящее средство связи. Системы радиовещания должны автоматически отключаться, когда работает общесудовая авральная сигнализация.

**2.1.3.3** Общесудовая авральная сигнализация должна быть слышимой во всех жилых и обычных рабочих помещениях экипажа. На пассажирских судах система должна быть слышимой на всех открытых палубах.

**2.1.3.4** На судах, оборудованных морскими эвакуационными системами, должна быть обеспечена связь между местом посадки и плавучей платформой или коллективным спасательным средством.

**2.1.4 Командное трансляционное устройство на пассажирских судах.**

**2.1.4.1** В дополнение к требованиям [2.1.3.2](#) все суда должны быть оборудованы командным трансляционным устройством.

**2.1.4.2** Командное трансляционное устройство должно быть отчетливо слышимым в условиях окружающего шума во всех помещениях, указанных в [6.3.2.1](#), и должно предусматривать функцию блокирования, осуществляемую из одного места на ходовом мостике и других мест, при необходимости, таким образом, чтобы сообщения по этой системе звучали, когда какой-либо громкоговоритель в соответствующих помещениях выключен, сила звука уменьшена или устройство используется для иных целей.

**2.1.4.3** На судах, построенных 1 июля 1997 г. или после этой даты должно выполняться следующее:

**.1** командное трансляционное устройство должно иметь по крайней мере две петли из кабеля, имеющего характеристики медленного распространения пламени, которые должны быть достаточно разнесены по всей своей длине, и два отдельных и независимых усилителя;

**.2** командное трансляционное устройство и эксплуатационные требования к нему должны быть одобрены Регистром;

**.3** все помещения и пространства каждой главной противопожарной зоны должны отвечать требованиям [2.1.4.3.1](#).

**2.1.4.4** Командное трансляционное устройство должно быть подключено к аварийному источнику электроэнергии, требуемому частью XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов.

**2.1.4.5** На судах, построенных до 1 июля 1997 г., на которых уже установлено одобренное Регистром командное трансляционное устройство, в значительной степени отвечающее требованиям [2.1.4.2](#), [2.1.4.4](#) и [6.3.2.1](#), замена системы не требуется.

## 2.2 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

### 2.2.1 Спасательные круги.

#### 2.2.1.1 Спасательные круги должны:

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

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

**2.2.1.2** По меньшей мере один спасательный круг на каждом борту судна должен быть снабжен плавучим спасательным линем длиной, не менее чем в два раза превышающей высоту места его установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 30 м, смотря по тому, что больше.

**2.2.1.3** Не менее половины общего числа спасательных кругов должны быть снабжены самозажигающимися огнями. Не менее двух из них должны быть также снабжены автоматически действующими дымовыми шашками и быстро сбрасываться с ходового мостика. Спасательные круги с огнями, а также спасательные круги с огнями и дымовыми шашками должны быть равномерно распределены по обоим бортам судна и не должны являться спасательными кругами, снабженными линиями в соответствии с требованиями [2.2.1.2](#).

**2.2.1.4** На каждом спасательном круге должны быть нанесены печатными буквами латинского алфавита название и порт приписки судна.

**2.2.1.5** Спасательные круги, снабженные самозажигающимися огнями и линиями предназначенные для обеспечения приема лоцмана, должны учитываться при рассмотрении минимального количества и размещения на судне спасательных кругов в соответствии с требованиями [3.2.1](#), [4.2.1](#) или [5.1.3.2](#) Правил.

#### 2.2.2 Спасательные жилеты.

**2.2.2.1** Для каждого находящегося на судне человека должен быть предусмотрен спасательный жилет. Кроме того:

.1 для пассажирских судов, совершающих рейсы продолжительностью менее 24 ч, должно быть предусмотрено определенное количество спасательных жилетов для младенцев, равное по меньшей мере 2,5 % числа находящихся на борту пассажиров;

.2 для пассажирских судов, совершающих рейсы продолжительностью 24 ч или более, спасательные жилеты должны быть предусмотрены для каждого младенца на борту;

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

.4 необходимо иметь достаточное число спасательных жилетов для вахтенного персонала, а также для использования у удаленных мест расположения спасательных шлюпок и плотов. Спасательные жилеты для вахтенного персонала должны храниться на ходовом мостике, в машинном отделении и в любых других местах несения вахты;

.5 если предусмотренные спасательные жилеты для взрослых не рассчитаны на людей весом до 140 кг и с обхватом груди до 1750 мм, на борту должно иметься достаточное количество аксессуаров, позволяющих закрепить жилеты на таких людях;

.6 требования [2.2.2.1.1](#) и [2.2.2.1.2](#) применяются ко всем пассажирским судам.

**2.2.2.2** Спасательные жилеты должны размещаться так, чтобы они были легкодоступными, а место их хранения должно быть ясно обозначено. Если ввиду особого устройства судна спасательные жилеты, предусмотренные в соответствии с требованиями [2.2.2.1](#), могут оказаться недоступными, должны быть предусмотрены

другие отвечающие требованиям Регистра меры, которые могут включать увеличение числа имеющихся на борту спасательных жилетов.

**2.2.2.3** Если спасательные жилеты не распределены между всеми лицами на судне, то хранение их в одном месте в количестве более 20 не допускается.

**2.2.2.4** Спасательные жилеты, используемые в полностью закрытых спасательных шлюпках, за исключением свободнопадающих шлюпок, не должны препятствовать входу в спасательную шлюпку, усаживаться на сиденья и пристегивать ремни безопасности в шлюпке.

**2.2.2.5** Спасательные жилеты, используемые в свободнопадающих спасательных шлюпках, и способы их хранения и ношения не должны быть помехой при входе в спасательную шлюпку, мешать безопасности находящихся в шлюпке людей или работе в спасательной шлюпке.

### **2.2.3 Гидротермокостюмы и защитные костюмы.**

**2.2.3.1** Для каждого члена команды дежурной шлюпки или персонала, обслуживающего морскую эвакуационную систему, должен быть предусмотрен гидротермокостюм или защитный костюм. Эти средства могут не предусматриваться, если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.).

**2.2.3.2** Гидротермокостюмы и защитные костюмы должны храниться на судне в соответствии с инструкциями изготовителя. По возможности должно предусматриваться специальное помещение для сушки и проветривания влажных гидротермокостюмов и защитных костюмов, а также для мелкого ремонта их в соответствии с инструкцией изготовителя.

## 2.3 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СБОРА И ПОСАДКИ ЛЮДЕЙ В КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

**2.3.1** Спасательные шлюпки и плоты, для которых требуются одобренные спусковые устройства, должны размещаться как можно ближе к жилым и служебным помещениям.

**2.3.2** Места сбора должны находиться вблизи мест посадки. Каждое место сбора должно быть достаточно просторным, чтобы вместить всех людей, сбор которых назначен в этом месте, но не менее 0,35 м<sup>2</sup> на человека на достаточно свободном участке палубы.

**2.3.3** Места сбора и посадки должны быть легкодоступны из жилых и служебных помещений.

**2.3.4** Места сбора и посадки должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электрической энергии, требуемого разд. 9 и 19 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации.

**2.3.5** Коридоры, трапы и выходы, обеспечивающие доступ к местам сбора и посадки, должны быть освещены. Должна быть предусмотрена возможность питания такого освещения от аварийного источника электрической энергии, требуемого разд. 9 и 19 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации. Дополнительно к маркировке, требуемой 8.5.5 части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки морских судов, места сбора, пути к ним, расположение спасательных средств и устройств должны быть обозначены с использованием символов приведенных в резолюции ИМО А.1116(30) с учетом поправок.

**2.3.6** Места сбора и посадки в коллективные спасательные средства, спускаемые с помощью шлюпбалок и свободным падением, должны располагаться так, чтобы в коллективные спасательные средства можно было класть пострадавших на носилках.

**2.3.7** У каждого места посадки или у каждых двух расположенных рядом мест посадки в коллективные спасательные средства, спускаемые вдоль борта судна, должен быть предусмотрен цельный посадочный штормтрап, длиной, равной расстоянию от палубы до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, всех условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт. Однако Регистр может разрешить замену таких штормтрапов одобренными устройствами, обеспечивающими доступ в спасательные коллективные средства на воде, при условии, что на каждом борту судна имеется по меньшей мере один посадочный штормтрап.

Посадочные трапы могут не предусматриваться на грузовых и пассажирских судах валовой вместимостью менее 500, а также на рыболовных судах длиной менее 45 м, на которых посадка в плоты производится с палубы, расположенной на высоте менее 2 м (менее 1,5 м на пассажирских судах) над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке.

**2.3.8** В случае необходимости должны быть предусмотрены средства для подтягивания к борту судна спускаемых коллективных спасательных средств и удержания их у борта с целью обеспечения безопасной посадки людей.

**2.3.9** Места спуска должны быть расположены так, чтобы обеспечить безопасный спуск коллективных спасательных средств с учетом, в частности, того, что они должны быть удалены от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами и, по возможности, так, чтобы коллективные спасательные средства, за исключением коллективных спасательных средств, специально предназначенных для спуска методом свободного падения, могли быть спущены по отвесному борту судна. Если они расположены в носовой части судна, они должны находиться в защищенном месте в корму от таранной переборки. При этом необходимо уделять особое внимание прочности спускового устройства.

## 2.4 УСТАНОВКА КОЛЛЕКТИВНЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

**2.4.1** Каждое спасательное средство должно устанавливаться:

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

**.2** для судов валовой вместимостью 500 и более — настолько близко к поверхности воды, насколько это безопасно и практически возможно и, за исключением спасательных плотов, предназначенных для спуска методом сбрасывания за борт, так, чтобы спасательное средство в положении, при котором в него производится посадка, было по меньшей мере на 2 м выше ватерлинии судна в полном грузу при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт или до угла, при котором кромка открытой палубы судна погружается в воду, смотря по тому, что меньше;

**.3** в состоянии постоянной готовности к использованию с тем, чтобы два члена экипажа могли подготовить их к посадке и спуску в течение не более 5 мин;

**.4** с полным снабжением согласно требованиям настоящей части;

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

В частности, на наливных судах коллективные спасательные средства, за исключением спасательных плотов, требуемых [4.1.1.4](#), не должны устанавливаться на грузовом, сливном или другом танке, содержащем взрывчатые или опасные грузы, или над ними.

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

**2.4.3** Спасательные шлюпки должны быть прикреплены к спусковым устройствам.

**2.4.4** Каждый спасательный плот должен устанавливаться со своим фалинем, постоянно прикрепленным к судну.

**2.4.5** Каждый спасательный плот или группа спасательных плотов должны оборудоваться средствами, обеспечивающими свободное всплытие, так, чтобы каждый спасательный плот свободно всплывал, а если спасательный плот является надувным, чтобы он автоматически надувался, когда судно тонет.

**2.4.6** Спасательные плоты должны устанавливаться так, чтобы можно было отдать вручную крепления одного плота или контейнера в любое время.

**2.4.7** Требования [2.4.4](#) и [2.4.5](#) не применяются к спасательным плотам, требуемым [4.1.1.4](#).

**2.4.8** Спасательные плоты спускаемого типа должны устанавливаться в пределах зоны, допускающей использование подъемно-спускового устройства, если не предусмотрены средства для перемещения плотов, которые не выходят из строя при крене и дифференте в пределах значений, указанных в [2.4.1.2](#), при качке судна или прекращении подачи энергии.

**2.4.9** Спасательные плоты, предназначенные для спуска сбрасыванием, должны устанавливаться так, чтобы их можно было легко переместить с одного борта судна на

другой, если на каждом борту судна не предусмотрены спасательные плоты общей вместимостью, требуемой [4.1.1](#), которые могут быть спущены с любого борта.

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

**.1** пояснять назначение органов управления и порядок приведения в действие спасательного 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.

## 2.5 УСТАНОВКА ДЕЖУРНЫХ ШЛЮПОК

### 2.5.1 Дежурные шлюпки должны устанавливаться:

- .1 в состоянии постоянной готовности к спуску в течение не более 5 мин, в случае надутых дежурных шлюпок – в полностью надутом состоянии в любое время;
- .2 в месте, удобном для спуска и подъема;
- .3 так, чтобы ни дежурная шлюпка, ни приспособления для ее установки не мешали использованию любого другого спасательного средства в любом другом месте спуска;
- .4 в соответствии с требованиями [2.4](#), если они являются также спасательными шлюпками.

### 2.5.2 Условия освобождения от установки дежурной шлюпки:

2.5.2.1 При соблюдении требований настоящей главы дежурные шлюпки могут не устанавливаться на:

- .1 грузовых судах валовой вместимостью менее 500 портового, рейдового и прибрежного плавания (с учетом [4.1.3.2](#)), а также буксирах валовой вместимостью менее 500 и длиной менее 30 м независимо от района плавания;
- .2 пассажирских судах длиной менее 30 м с учетом [3.1.2.4](#) не совершающих международных рейсов;
- .3 рыболовных судах длиной менее 75 м с учетом [5.1.1.4.2](#).

2.5.2.2 Освобождение от дежурной шлюпки возможно при соблюдении применимых положений [2.5.2.3 — 2.5.2.7](#), [3.1.2.4](#), [4.1.3.2](#) и [5.1.1.4.2](#), а также следующих условий:

- .1 обеспечивается уровень безопасности, равноценный установке дежурной шлюпки;
- .2 судно обладает достаточными маневренными характеристиками (циркуляция и возврат в точку нахождения выпавшего за борт согласно методике [2.5.2.6](#)), возможностью безопасного подхода к человеку в воде и позиционирования судна для его подъема на борт;
- .3 на судне имеются средства для подъема человека из воды, такие как: грузоподъемное устройство, укомплектованное специальной сеткой, корзиной или люлькой при соответствии сетки, корзины или люльки, а также грузоподъемного устройства требованиям 5.8 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов. с вылетом грузовой стрелы за габариты судна, расположенное в легкодоступном месте, готовое к использованию и рассчитанное на статическую нагрузку не менее 200 кг; средство спасания, соответствующее требованиям [6.21](#);
- спасательная сеть, соответствующая требованиям [6.4](#).

.4 на судне предусмотрены стационарные приспособления для буксировки спасательных плотов и шлюпок (вьюшка, лебедка и т.д.) и плавучий трос длиной, обеспечивающей условия безопасной буксировки, но не менее 50 м, с плавучим якорем, обладающие достаточной прочностью для буксировки спасательных плотов и шлюпок.

2.5.2.3 Критерии оценки допустимости освобождения от установки дежурной шлюпки приведены в приложении 2. В качестве основного критерия для сравнения эффективности основного (с использованием дежурной шлюпки) и альтернативного способа принимается расчетное время нахождения человека в воде.

2.5.2.4 При определении возможности освобождения от размещения дежурной шлюпки на судах, указанных в [2.5.2.1](#), судно должно быть пригодным для реализации основных функций дежурной шлюпки – обнаружения, извлечения из воды и доставки на судно человека, оказавшегося за бортом.

2.5.2.5 В соответствии с [3.1.2.3](#), [4.1.2](#) и [5.1.1.4.2](#) при наличии на борту спасательной шлюпки, отвечающей требованиям 6.19, установка дежурной шлюпки не требуется.

**2.5.2.6** Методика расчета маневренных характеристик:

**.1** расчетное время проведения спасательной операции в части возвращения судна в точку нахождения выпавшего за борт не должно превышать 5 мин. Расчетное время  $t_m$  может быть увеличено (но не более чем до 10 мин), если может быть документально подтверждено, что при эксплуатации судна в заданных акваториях в наихудший навигационный период минимальная температура забортной воды превышает 10 °С.

**.2** расчетное время в минутах определяется по следующей формуле:

$$t_m = \frac{S}{V_{av} \cdot 0,514 \cdot 60}, \quad (2.5.2.6.2-1)$$

где  $V_{av}$  – средняя скорость маневрирования, уз, определяемая по формуле:

$$V_{av} = V_0 \cdot (1 - 0,0117 \cdot \alpha) \quad (2.5.2.6.2-2)$$

где  $\alpha$  – угол перекладки руля, ( $\alpha = 35^\circ$  при перекладке руля «на борт»),  
 $V_0$  – скорость до начала маневрирования, уз,

$S$  – полное расстояние, проходимое до возврата в точку нахождения, выпавшего за борт, м, определяемая по формуле:

$$S = 4,5 \cdot D_T, \quad (2.5.2.6.2-3)$$

где  $D_T$  – тактический диаметр циркуляции (расстояние между диаметральной плоскостью судна перед началом циркуляции и после изменения курса на 180°), м, определяемый по следующим формулам:

для судна в грузу:

$$D_T = 0,263 \cdot L \cdot (C_b \cdot B / L)^{-1,14},$$

для судна в балласте:

$$D_T = 0,353 \cdot L \cdot (C_b \cdot B / L)^{-1,08},$$

где  $B$  = ширина судна, м;  
 $C_b$  = коэффициент общей полноты;  
 $L$  = длина судна, м.

**2.5.2.7** При принятии решения об освобождении от размещения на судне дежурной шлюпки на рассмотрение Регистру должны быть представлены следующие документы:

**.1** для согласования - Инженерный анализ альтернативных проектных решений, содержащий, в том числе расчетное обоснование времени проведения спасательной операции в части возвращения судна в точку нахождения выпавшего за борт, разработанное по методике [2.5.2.6](#), с описанием безопасного подхода к человеку в воде, позиционирования судна для его подъема на борт, инструкцию по безопасному подъему человека (в том числе потерявшего сознание);

**.2** для одобрения: проект дооборудования/переоборудования/модернизации судна, связанного с установкой требуемого дополнительного оборудования (если применимо)

## 2.6 УСТАНОВКА МОРСКИХ ЭВАКУАЦИОННЫХ СИСТЕМ

**2.6.1** В борту судна в районе между местом посадки в морскую эвакуационную систему и ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке не допускается устройство отверстий, таких как постоянные отверстия и выгороженные прогулочные коридоры, или временных отверстий, таких как бортовые двери, окна и лацпорты. Также должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие защиту системы от любых выступающих частей судна.

На пассажирских судах в указанном районе допускается устройство окон и бортовых иллюминаторов, отвечающих требованиям 2.2.4.4 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов.

На грузовых судах в районе установки морской эвакуационной системы допускается устройство только глухих окон и глухих бортовых иллюминаторов.

**2.6.2** Места спуска морских эвакуационных систем должны быть расположены так, чтобы обеспечить безопасный спуск систем с учетом того, что они должны быть удалены от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами и, насколько это практически возможно, могли быть спущены по отвесному борту судна.

**2.6.3** Каждая морская эвакуационная система должна быть установлена так, чтобы ни скат, ни платформа, ни сама система в сложенном состоянии и средства управления не мешали работе любых других спасательных средств в любом другом месте спуска.

**2.6.4** В случае необходимости на судне должны быть приняты меры защиты морской эвакуационной системы в месте установки от повреждения при сильном волнении.

## 2.7 МЕРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ СПУСК И ПОДЪЕМ КОЛЛЕКТИВНЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

**2.7.1** Если в настоящей части Правил специально не предусмотрено иное, спусковые и посадочные устройства должны быть предусмотрены для всех коллективных спасательных средств, за исключением:

**.1** спасательных плотов, посадка в которые производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке, и которые имеют массу не более 185 кг; или

**.2** спасательных плотов, посадка в которые производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке, и которые установлены для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт; или

**.3** предусмотренных сверх спасательных средств, обеспечивающих вместимость, равную 200 % общего числа людей, находящихся на судне, и имеют массу не более 185 кг; или

**.4** предусмотренных сверх спасательных средств, обеспечивающих вместимость, равную 200 % общего числа людей, находящихся на судне, и могут быть спущены непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт; или

**.5** предусмотренных для использования вместе с морской эвакуационной системой и могут быть спущены непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.

**2.7.2** Для каждой спасательной шлюпки должно быть предусмотрено устройство, обеспечивающее ее спуск и подъем.

Дополнительно должна быть предусмотрена возможность подвешивания (крепления) спасательной шлюпки с целью освобождения разобщающего устройства для его технического обслуживания.

**2.7.3** Спусковые устройства должны быть такими, чтобы находящийся на судне оператор, управляющий устройством, мог осуществлять непрерывное наблюдение за спасательным средством во время его спуска, а в отношении спасательной шлюпки — и во время ее подъема.

**2.7.4** Для одинаковых имеющихся на борту судна спасательных средств должен применяться лишь один тип разобщающего механизма.

**2.7.5** Подготовка и использование спасательного средства в любом одном месте спуска не должны мешать быстрой подготовке и использованию любого другого спасательного средства, либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска.

**2.7.6** Лопари, если они используются, должны быть достаточной длины с тем, чтобы спасательные средства могли быть спущены на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.

**2.7.7** Устройства, а также поверхность воды в районе спуска должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого разд. 9 и 19 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов.

**2.7.8** Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие попадание откачиваемой с судна воды на спасательные средства во время оставления судна.

**2.7.9** Если существует опасность повреждения спасательных средств во время их спуска на воду бортовыми рулями успокоителей качки, должны быть предусмотрены устройства, приводимые в действие от аварийного источника, для уборки бортовых рулей внутрь судна. В этом случае на ходовом мостике должны предусматриваться

указатели положения бортовых рулей успокоителей качки, работающие от аварийного источника электрической энергии.

**2.7.10** Если на судне устанавливаются шлюпки, их шлюпбалки должны быть снабжены топриком с прикрепленными к нему не менее чем двумя спасательными шкентелями такой длины, чтобы они доставали до воды при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до  $10^\circ$  и крена до  $20^\circ$  на любой борт. Разрывное усилие спасательных шкентелей в целом должно быть не менее 17 кН. Их номинальный диаметр должен быть не менее 20 мм.

**2.7.11** Спусковые устройства должны быть установлены на открытых участках палуб таким образом, чтобы спасательные и дежурные шлюпки отстояли на  $3^\circ$  внутрь относительно вертикальной линии, проходящей через точку пересечения шлюпочной палубы с наружной обшивкой судна. Если спусковые устройства размещены в междупалубном пространстве, то никакие части спускового устройства, спасательные и дежурные шлюпки не должны выступать за наружную обшивку судна.

**2.7.12** Пары шлюпбалок должны быть расположены так, чтобы расстояние между ними было равно расстоянию между гаками шлюпки. Если невозможно выполнить это требование, допускается отклонение от вертикали на  $3^\circ$  в любую сторону по длине судна.

**2.7.13** Лопари шлюпочных талей должны равномерно наматываться на барабан лебедки. Если лопари проходят по неподвижным шкивам, максимальное отклонение троса относительно центральной плоскости шкива для барабанов с канавками должно быть не более  $8^\circ$ , а для гладких барабанов — не более  $4^\circ$ .

## **2.8 МЕРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ПОСАДКУ В ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ, ИХ СПУСК И ПОДЪЕМ**

**2.8.1** Меры, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки и их спуск, должны быть такими, чтобы они могли быть осуществлены за самое короткое время.

**2.8.2** Если дежурная шлюпка является одной из спасательных шлюпок судна, то меры, обеспечивающие посадку в нее людей, и место спуска должны отвечать требованиям [2.3](#).

**2.8.3** Меры, обеспечивающие спуск дежурных шлюпок, должны отвечать требованиям [2.7](#). Должна быть предусмотрена возможность спуска всех дежурных шлюпок с использованием в необходимых случаях фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 уз. на тихой воде.

**2.8.4** Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды при умеренном волнении должно быть не более 5 мин, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения. Если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой, это время, по возможности, должно затрачиваться на подъем, когда она нагружена снабжением спасательной шлюпки и одобренной командой дежурной шлюпки, состоящей по меньшей мере из 6 чел.

**2.8.5** Устройства, обеспечивающие посадку в дежурную шлюпку и ее подъем, должны позволять безопасное обращение с пациентом на носилках. Если тяжелые блоки лопарей представляют опасность, то в целях безопасности должны быть предусмотрены подъемные стропы для использования в тяжелых погодных условиях.

## **2.9 ЛИНЕМЕТАТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА**

**2.9.1** Все суда должны снабжаться линеметательными устройствами, имеющими по четыре ракеты и по четыре линя.

**2.9.2** Суда длиной 25 м и более, не совершающие международных рейсов, должны снабжаться линеметательными устройствами, имеющими не менее чем по две ракеты и по два линя.

**2.9.3** Суда длиной менее 25 м, не совершающие международных рейсов, а также суда рейдового и портового плавания могут не снабжаться линеметательными устройствами.

### 3 ТРЕБОВАНИЯ К ПАССАЖИРСКИМ СУДАМ

#### 3.1 КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

##### 3.1.1 Спасательные шлюпки и плоты.

**3.1.1.1** Пассажирские суда, совершающие рейсы, во время которых удаляются более чем на 200 миль от порта или места, в котором пассажиры и экипаж могут безопасно укрыться, должны иметь:

.1 на каждом борту судна спасательные шлюпки общей вместимостью, достаточной для размещения 50 % общего числа находящихся на судне людей. По согласованию с Регистром допускается замена спасательных шлюпок спасательными плотами такой же общей вместимостью 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 судне людей. Спасательные плоты должны обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна;

.2 спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25 % общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные плоты должны обслуживаться по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями [3.1.1.1.1](#), или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям [2.4.8](#).

**3.1.1.2** Пассажирские суда, не совершающие рейсы, указанные в [3.1.1.1](#), должны иметь:

.1 спасательные шлюпки равномерно распределенные, насколько это практически возможно, по обоим бортам судна, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 30 % общего числа находящихся на борту людей, а также спасательные плоты такой общей вместимостью, чтобы с учетом вместимости спасательных шлюпок обеспечить размещение общего числа находящихся на судне людей. Спасательные плоты должны обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна;

.2 спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25 % общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные плоты должны обслуживаться по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями [3.1.1.2.1](#), или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям [2.4.8](#).

**3.1.1.3** Все спасательные средства, которые требуются для обеспечения оставления судна находящимися на судне людьми, должны спускаться на воду с их полным комплектом людей и снабжения, после того, как соберутся все люди и будут надеты спасательные жилеты в течение периода времени, не превышающего 30 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна.

**3.1.1.4** Вместо соблюдения требований [3.1.1.1](#) или [3.1.1.2](#) пассажирские суда валовой вместимостью менее 500, если общее число находящихся на них людей менее 200, могут отвечать следующим требованиям:

.1 иметь на каждом борту судна спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей;

.2 если спасательные плоты, требуемые в [3.1.1.4.1](#), не могут быть легко перемещены для спуска с любого борта судна, 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 судне людей;

**.3** если дежурная шлюпка, требуемая [3.1.2.2](#), является также спасательной шлюпкой ее вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую в [3.1.1.4.1](#), 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 судне людей;

**.4** в случае, если какое-либо одно спасательное средство будет утеряно или станет непригодным к использованию, на каждом борту судна необходимо иметь достаточное количество пригодных к использованию спасательных средств общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа людей, находящихся на судне, включая те, которые установлены в положении для быстрого перемещения с борта на борт по открытой палубе на одном горизонтальном уровне.

**3.1.1.5** Морская эвакуационная система или системы могут быть эквивалентной заменой вместимости спасательных плотов и спусковых устройств, требуемых [3.1.1.1](#) и [3.1.1.2](#).

**3.1.1.6** Пассажирские суда прибрежного плавания длиной 30 м и менее (валовой вместимостью 200 или менее), совершающие рейсы на расстояние не более 12 миль от берега, должны иметь спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения 100 % общего числа находящихся на судне людей.

### **3.1.2 Дежурные шлюпки.**

**3.1.2.1** Пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более должны иметь на каждом борту по меньшей мере одну дежурную шлюпку.

**3.1.2.2** Пассажирские суда валовой вместимостью менее 500 должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку.

**3.1.2.3** Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки при условии, что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

**3.1.2.4** Пассажирские суда длиной менее 30 м могут не иметь дежурной шлюпки, если их размеры и маневренность, близость поисковых и спасательных служб и гидрометеорологические условия в районе эксплуатации не определяют необходимость выполнения этого требования, а также выполняются положения [2.5.2](#).

### **3.1.3 Сбор спасательных плотов на воде.**

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

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

## 3.2 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

### 3.2.1 Спасательные круги.

**3.2.1.1** Пассажирское судно должно иметь спасательные круги, отвечающие требованиям [2.2](#), в количестве не менее указанного.

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

**3.2.1.2** Несмотря на требования [2.2.1.3](#), пассажирские суда длиной до 60 м должны иметь не менее шести спасательных кругов, снабженных самозажигающимися огнями.

### 3.2.2 Спасательные жилеты.

**3.2.2.1** В дополнение к спасательным жилетам, требуемым в [2.2.2](#), каждое пассажирское судно должно иметь спасательные жилеты в количестве не менее 5 % общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные жилеты должны храниться на видном месте на палубе в местах сбора.

**3.2.2.2** Если спасательные жилеты для пассажиров размещены в каютах, расположенных далеко от путей следования между общественными помещениями и местами сбора, дополнительные жилеты для этих пассажиров, требуемые в [2.2.2.2](#), должны быть размещены в общественных помещениях, местах сбора или на пути следования между ними. Спасательные жилеты должны быть размещены таким образом, чтобы их распределение между пассажирами и надевание не препятствовало передвижению к местам сбора и посадки в спасательные средства.

### 3.2.3 Огни спасательных жилетов.

На пассажирских судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем.

### 3.2.4 Гидротермокостюмы и теплозащитные средства.

**3.2.4.1** Для каждой имеющейся на борту пассажирского судна спасательной шлюпки должно быть предусмотрено по меньшей мере три гидротермокостюма и, кроме того, по одному теплозащитному средству на каждое расписанное на спасательную шлюпку лицо, не имеющее гидротермокостюма. Эти гидротермокостюмы и теплозащитные средства могут не предусматриваться:

**.1** для лиц, расписанных на полностью или частично закрытые спасательные шлюпки;

**.2** если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых теплозащитные средства являются излишними (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.).

### 3.3 МЕРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ПОСАДКУ В КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

**3.3.1** На пассажирских судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные средства, должны быть такими, чтобы:

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

**.2** посадка в спускаемые спасательные плоты и их спуск могли производиться с места, расположенного в непосредственной близости от места их установки, или с места, на которое в соответствии с [2.4.8](#) спасательный плот перемещается перед спуском.

**3.3.2** Устройства, обеспечивающие посадку в 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 [3.3.1](#), если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой и если посадка в другие спасательные шлюпки и их спуск производятся с посадочной палубы, эти устройства должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск также могли производиться с посадочной палубы.

#### **3.3.3 Установка коллективных спасательных средств.**

Высота установки спасательных средств на пассажирском судне должна учитывать требования [2.4.1.2](#), условия эвакуации, указанные в части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации, размеры судна и погодные условия, наиболее вероятные в районе его эксплуатации. Для спасательных средств, спускаемых с помощью шлюпбалок и плотбалок, высота от нока шлюпбалки или плотбалки со спасательным средством в состоянии посадки не должна, насколько это практически возможно, превышать 15 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

#### **3.3.4 Места сбора.**

Каждое пассажирское судно должно отвечать требованиям [2.3](#) и, кроме того, иметь места сбора пассажиров, которые должны:

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

**.2** быть достаточно просторными для сбора пассажиров и проведения инструктажа, но не менее 0,35 м<sup>2</sup> на одного человека.

### 3.4 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПАССАЖИРСКИМ СУДАМ РО-РО

**3.4.1** Настоящие требования применяются ко всем пассажирским судам ро-ро.

Пассажирские суда ро-ро, построенные:

.1 1 июля 1998 г. или после этой даты, должны отвечать требованиям [3.4.2.3](#), [3.4.2.4](#), [3.4.3.1 — 3.4.3.3](#), [3.4.4](#) и [3.4.5](#);

.2 1 июля 1986 г. или после этой даты, но до 1 июля 1998 г., должны отвечать требованиям [3.4.5](#) не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 г. и требованиям [3.4.2.3](#), [3.4.2.4](#), [3.4.3](#) и [3.4.4](#) не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 г.;

.3 до 1 июля 1986 г., должны отвечать требованиям [3.4.5](#) не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 г. и требованиям [3.4.2.1 — 3.4.2.4](#), [3.4.3](#) и [3.4.4](#) не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 г.;

.4 до 1 июля 2004 г., должны отвечать требованиям [3.4.2.5](#) не позднее первого освидетельствования, выполненного 1 июля 2004 г. или после этой даты.

#### **3.4.2 Спасательные плоты.**

**3.4.2.1** Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро должны обслуживаться морскими эвакуационными системами (МЭС) или спусковыми устройствами, равномерно распределенными на каждом борту судна.

**3.4.2.2** Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть снабжен средствами, обеспечивающими его свободное всплытие.

**3.4.2.3** Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен оборудоваться посадочной площадкой.

**3.4.2.4** Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть либо двусторонним, либо самовосстанавливающимся спасательным плотом. В качестве альтернативы судно может иметь самовосстанавливающиеся или двусторонние спасательные плоты в дополнение к его обычному комплекту плотов такой общей вместимостью, чтобы разместить по крайней мере 50 % людей, не обеспеченных местами в спасательных шлюпках. Эта дополнительная вместимость спасательных плотов определяется как разность между общим числом людей на судне и числом людей, обеспеченных местами в спасательных шлюпках.

**3.4.2.5** Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро должны быть снабжены устройствами указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания: на четыре спасательных плота должно быть предусмотрено одно устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания.

Устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания должно быть закреплено внутри спасательного плота таким образом, чтобы его антенна располагалась на высоте более 1 м над уровнем воды, когда спасательный плот развернут, за исключением того, что на двусторонних спасательных плотах, имеющих тент, устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания должно располагаться таким образом, чтобы оно могло легко устанавливаться и было доступно для людей, находящихся на плоту. Каждое устройство указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания должно быть приспособлено для его ручной установки, когда спасательный плот развернут.

Контейнеры спасательных плотов, снабженных устройствами указания местоположения спасательных средств для целей поиска и спасания, должны иметь соответствующую четкую маркировку.

#### **3.4.3 Скоростные дежурные шлюпки.**

**3.4.3.1** По крайней мере одна из дежурных шлюпок на пассажирском судне ро-ро должна быть скоростной дежурной шлюпкой.

**3.4.3.2** Каждая скоростная дежурная шлюпка должна обслуживаться спусковым устройством. При одобрении этих спусковых устройств необходимо учитывать, что скоростная дежурная шлюпка предназначена для спуска и подъема даже при штормовых условиях погоды.

**3.4.3.3** Не менее двух команд должны быть подготовлены для каждой скоростной дежурной шлюпки, которые должны регулярно проходить учения, включающие все аспекты спасания, обращение со шлюпкой, маневрирование и управление этими дежурными шлюпками в различных условиях и ситуациях и возвращение их в прямое положение после опрокидывания.

**3.4.3.4** Если конструкция или размеры пассажирского судна ро-ро, построенного до 1 июля 1997 г., таковы, что препятствуют установке скоростной дежурной шлюпки, требуемой [3.4.3.1](#), скоростная дежурная шлюпка может быть установлена вместо существующей спасательной шлюпки, используемой в качестве дежурной шлюпки, или, если судно построено до 1 июля 1986 г., вместо шлюпки, используемой в случае аварии, при условии, что выполнены все условия, перечисленные ниже:

**.1** установленная скоростная дежурная шлюпка обслуживается спусковыми устройствами в соответствии с [3.4.3.2](#);

**.2** вместимость спасательной шлюпки, утраченная из-за вышеуказанной замены, возмещается установкой спасательных плотов вместимостью не менее числа людей, размещенных в замененной спасательной шлюпке;

**.3** указанные спасательные плоты обслуживаются существующими спусковыми устройствами или МЭС.

#### **3.4.4 Средства спасания.**

**3.4.4.1** Каждое пассажирское судно ро-ро должно быть оборудовано эффективными средствами спасания, отвечающими требованиям [6.1](#).

**3.4.4.2** Средства перемещения спасенных людей на судно могут быть частью МЭС или частью системы, предназначенной для целей спасания.

**3.4.4.3** Если скат МЭС предназначен для перемещения спасенных на палубу судна, он должен быть оборудован леерами или трапом для облегчения подъема людей по скату.

#### **3.4.5 Спасательные жилеты.**

Несмотря на требования [2.2.2](#) и [3.2.2](#), достаточное число спасательных жилетов должно храниться вблизи мест сбора, чтобы пассажирам не приходилось возвращаться в каюты за своими спасательными жилетами.

#### **3.4.6 Посадка вертолета и место для подъема людей.**

**3.4.6.1** На всех пассажирских судах ро-ро должно быть предусмотрено место для подъема людей вертолетом.

**3.4.6.2** Пассажирские суда ро-ро длиной 130 м и более, построенные 1 июля 1999 г. или после этой даты, должны быть оборудованы посадочной площадкой для вертолета.

## 4 ТРЕБОВАНИЯ К ГРУЗОВЫМ СУДАМ

### 4.1 КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ

#### 4.1.1 Спасательные шлюпки и плоты.

##### 4.1.1.1 Грузовые суда должны иметь:

.1 на каждом борту одну или более спасательных шлюпок общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей;

.2 один или несколько надувных или жестких спасательных плотов массой 185 кг и менее, и размещенных так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей. Если масса спасательного плота (плотов) составляет более 185 кг или они не размещены так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов должна быть достаточной для размещения всех находящихся на судне людей.

##### 4.1.1.2 Вместо требуемого в [4.1.1.1](#) грузовые суда могут иметь:

.1 одну или более спасательных шлюпок, которые могут быть спущены методом свободного падения с кормы судна, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей;

.2 на каждом борту один или более спасательных плотов общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей. По меньшей мере на одном борту судна спасательные плоты должны обслуживаться спусковыми устройствами.

**4.1.1.3** Вместо соблюдения требований [4.1.1.1](#) или [4.1.1.2](#) грузовые суда длиной менее 85 м, кроме нефтеналивных судов, химвозов и газовозов, могут отвечать следующим требованиям:

.1 иметь на каждом борту один или более спасательных плотов общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей;

.2 если масса спасательных плотов, требуемых [4.1.1.3.1](#), составляет более 185 кг, или плоты не размещены так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то должно быть предусмотрено дополнительное число спасательных плотов с тем, чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150 % общего числа находящихся на судне людей;

.3 если дежурная шлюпка, требуемая в [4.1.2](#), является также спасательной шлюпкой ее вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую в [4.1.1.3.1](#), 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 судне людей;

.4 в случае, если одна какая-нибудь спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна должно иметься достаточное число пригодных к использованию спасательных шлюпок и спасательных плотов, включая те, масса которых составляет 185 кг и менее, и которые размещены так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, для размещения всех находящихся на судне людей.

**4.1.1.4** Грузовые суда, на которых горизонтальное расстояние, измеренное от крайней носовой или кормовой оконечности судна до ближайшей оконечности коллективного спасательного средства, расположенного ближе других спасательных средств к носу или корме судна, превышает 100 м, в дополнение к спасательным

плотам, требуемым в [4.1.1.1.2](#) и [4.1.1.2.2](#), должны иметь спасательный плот, установленный как можно ближе к носу, или к корме, или один спасательный плот, установленный как можно ближе к носу, а другой – как можно ближе к корме, насколько это практически возможно и осуществимо. Такой спасательный плот или плоты могут быть надежно закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную, и нет необходимости, чтобы они были спускаемого типа.

**4.1.1.5** Все спасательные средства, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на судне людьми, за исключением спасательных средств, упомянутых в [2.7.1.1](#), должны спускаться на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превышающего 10 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна.

**4.1.1.6** Химовозы и газовозы, перевозящие грузы, которые выделяют ядовитые пары или газы, должны вместо полностью закрытых спасательных шлюпок иметь спасательные шлюпки с автономной системой воздухообеспечения.

**4.1.1.7** Нефтеналивные суда, химовозы и газовозы, перевозящие грузы с температурой вспышки не выше 60 °С (при испытании в закрытом тигле), должны вместо полностью закрытых спасательных шлюпок иметь огнезащищенные спасательные шлюпки.

**4.1.1.8** Несмотря на требования [4.1.1.1](#), навалочные суда, как они определены в 1.1.1 части I «Классификация» Правил классификации и постройки морских судов, построенные в основном с одной палубой, подпалубными цистернами и скуловыми цистернами в грузовых помещениях, должны отвечать требованиям [4.1.1.2](#).

**4.1.1.9** Суда, указанные в [4.1.1.6](#) и [4.1.1.7](#), длиной менее 85 м и не совершающие международных рейсов, могут снабжаться только одной спасательной шлюпкой вместимостью, достаточной для размещения 100 % людей, находящихся на судне, если установлено спусковое устройство, обеспечивающее спуск шлюпки с любого борта судна.

**4.1.1.10** Суда портового, рейдового и прибрежного плавания, кроме нефтеналивных судов, химовозов и газовозов, должны быть снабжены одним или несколькими спасательными плотами общей вместимостью, достаточной для размещения 100 % людей, находящихся на судне.

В летний период на этих судах спасательные плоты могут быть заменены спасательными кругами, рассчитанными на 100 % людей, находящихся на судне; при этом могут засчитываться спасательные круги, указанные в [4.2.1.1](#). Такая замена должна быть обоснована с учетом района плавания.

#### **4.1.2 Дежурные шлюпки.**

Грузовые суда должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку. Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки при условии, что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают также требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

#### **4.1.3 Грузовые суда валовой вместимостью менее 500:**

**.1** допускается снабжать дежурными шлюпками длиной менее 3,8 м, но не менее 3,3 м. При этом дежурная шлюпка, имеющая длину менее 3,8 м, должна обеспечивать размещение по меньшей мере четырех человек в сидячем положении и одного человека в лежачем положении.

**.2** для судов портового, рейдового и прибрежного плавания (**R3**), а также буксиров валовой вместимостью менее 500 и длиной менее 30 м независимо от района плавания может не выполняться требование [4.1.2](#), если их размеры и маневренность не определяют, необходимость выполнения этого требования и выполняются положения [2.5.2](#).

## 4.2 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

### 4.2.1 Спасательные круги.

4.2.1.1 Грузовые суда должны снабжаться спасательными кругами, отвечающими требованиям [2.2.1](#), в количестве не менее указанного.

Длина судна, м	Минимальное число спасательных кругов
До 30	4
От 30 до 100	8
От 100 до 150	10
От 150 до 200	12
200 и более	14

4.2.1.2 На наливных судах самозажигающиеся огни для спасательных кругов, требуемые [2.2.1.3](#), должны работать от электрической батареи.

### 4.2.2 Огни спасательных жилетов.

На грузовых судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем.

### 4.2.3 Гидротермокостюмы.

4.2.3.1 Гидротермокостюм соответствующего размера должен предусматриваться для каждого находящегося на судне человека. Однако на судах, иных, чем навалочные суда, как они определены в 1.1.1 части I «Классификация» Правил классификации, построенных в основном с одной палубой, подпалубными цистернами и скуловыми цистернами в грузовых помещениях, указанные гидротермокостюмы могут не требоваться, если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых гидротермокостюмы являются излишними (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.).

4.2.3.2 Если на судне имеются какие-либо вахтенные или рабочие посты, удаленные от места или мест, где обычно хранятся гидротермокостюмы, на этих постах должны быть всегда предусмотрены дополнительные гидротермокостюмы соответствующего размера для числа людей, которые обычно несут вахту или работают на этих постах.

4.2.3.3 Гидротермокостюмы должны располагаться так, чтобы быть легкодоступными, и их местонахождение должно быть четко обозначено.

4.2.3.4 Гидротермокостюмы, требуемые настоящим пунктом, могут использоваться для выполнения требования [2.2.3.1](#).

4.2.3.5 Грузовые суда ограниченного района плавания **R3** (портовое, рейдовое и прибрежное плавание), не совершающие международных рейсов, могут не снабжаться гидротермокостюмами.

### **4.3 УСТРОЙСТВА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ПОСАДКУ В СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ИХ СПУСК**

**4.3.1** На грузовых судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные средства, должны быть такими, чтобы посадка в спасательные шлюпки и их спуск могли производиться непосредственно с места их установки, а посадка в спускаемые спасательные плоты и их спуск — с места, расположенного вблизи места их установки, или места, куда в соответствии с требованиями [2.4.8](#) спасательный плот перемещается перед спуском.

**4.3.2** На грузовых судах валовой вместимостью 20 000 и более должна быть предусмотрена возможность безопасного спуска спасательных шлюпок, за исключением свободнопадающих спасательных шлюпок, на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 уз. на тихой воде, с использованием в необходимых случаях фалиней.

**4.3.3** На грузовых судах, как определено в [4.1.1.3](#), на которых для спасательных плотов не предусмотрены спусковые устройства в соответствии с [2.7.1](#), места посадки в спасательные плоты должны быть обеспечены по крайней мере одним посадочным штурмтрапом на каждом борту.

#### 4.4 УДАЛЕННО РАСПОЛОЖЕННЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

**4.4.1** Настоящие требования распространяются на грузовые суда, контракт на постройку которых подписан 1 июля 2014 г. или после этой даты.

**4.4.1.1** Спасательные плоты, установленные в соответствии с [4.1.1.4](#), в отношении применения требования [2.2.2.1.4](#) должны рассматриваться как удаленно расположенные спасательные плоты.

**4.4.1.2** В районе установки удаленно расположенных спасательных плотов должно быть предусмотрено следующее:

- .1** не менее двух спасательных жилетов и не менее двух гидротермокостюмов;
- .2** достаточные средства освещения, удовлетворяющие требованию [2.7.7](#) и обеспечивающие освещение как места установки спасательного плота, так и поверхности воды в районе спуска спасательного плота. Такие средства освещения могут быть стационарными или переносными. Если применяются переносные средства освещения, то они должны быть снабжены держателями, позволяющими крепить их на обоих бортах судна;
- .3** на судах, контракт на постройку или переоборудование которых заключен до 1 января 2023 г.<sup>1</sup>, автономные лампы (т.е. светильники) с питанием от аккумуляторной батареи могут быть допущены в качестве средства освещения для выполнения требования [2.7.7](#). Такие лампы должны быть способны заряжаться от основного и аварийного судовых источников электроэнергии и должны храниться под постоянной подзарядкой. После отключения от судового источника электроэнергии лампа должна гореть в течение не менее 3 ч с неизменными характеристиками. Лампы должны удовлетворять требованиям [6.1.2](#). Степень защитного исполнения ламп (т.е. светильников) должна быть не менее IP 55<sup>2</sup>.

на судах, контракт на постройку или переоборудование которых заключен 1 января 2023 г. или после этой даты, автономные лампы (т.е. светильники) с питанием от аккумуляторной батареи могут быть допущены в качестве средства освещения для выполнения требования [2.7.7](#). Такие лампы должны быть способны заряжаться от основного и аварийного судовых источников электроэнергии и должны храниться в непосредственной близости от обслуживаемого ими плота и посадочного штурмтрапа под постоянной подзарядкой. После отключения от судового источника электроэнергии лампа должна гореть в течение не менее 3 ч с неизменными характеристиками. Лампы должны удовлетворять требованиям [6.1.2](#). Степень защитного исполнения ламп (т.е. светильников) должна быть не менее IP 55<sup>2</sup>.

Батареи для автономных ламп должны соответствовать требованиям 13.1.5 — 13.1.7 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации и постройки морских судов независимо от того, установлен изготовителем срок годности или нет;

**.4** посадочный штурмтрап или другое средство для посадки, позволяющие достичь поверхности воды контролируемым способом как требуется в [2.3.7](#). Для этих целей не должен применяться шкентель с мусингами.

**4.4.1.3** В отношении расстояния между местом посадки и местом установки спасательного плота, требуемого [4.1.1.4](#) (удаленно расположенные спасательные плоты), место посадки должно быть устроено так, чтобы выполнялось требование [2.4.1.3](#).

**4.4.1.4** В исключительных случаях место посадки и место установки спасательного плота (удаленно расположенные спасательные плоты) могут быть расположены на разных палубах при условии, что спасательный плот может быть спущен на воду с палубы,

<sup>1</sup> при отсутствии контракта – см. 4.3 части II «Техническая документация» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

<sup>2</sup> см. приложение 9 к разд. 10 части IV «Техническое наблюдение за изготовлением изделий» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

на которой он установлен, с использованием прикрепленного к нему фалиня для перемещения спасательного плота к посадочному штормтрапу, расположенному на другой палубе. При этом не допускается перемещение спасательного плота членами экипажа по трапу между разными палубами.

**4.4.1.5** Несмотря на положения [4.4.1.2](#), в исключительных случаях, упомянутых в [4.4.1.4](#), должно выполняться следующее:

**.1** спасательные жилеты и гидротермокостюмы, требуемые [4.4.1.2.1](#), могут храниться у места посадки;

**.2** для судов, контракт на постройку или переоборудование которых заключен до 1 января 2023 г.<sup>1</sup>; поверхность воды в месте посадки в спасательные плоты должна быть обеспечена достаточным освещением средствами, отвечающими требованиям [4.4.1.2.2](#);

для судов, контракт на постройку или переоборудование которых заключен 1 января 2023 г. или после этой даты<sup>1</sup>; место хранения спасательного плота, место посадки, а также поверхность воды в месте посадки в спасательные плоты должны быть обеспечены достаточным освещением средствами, отвечающими требованиям [4.4.1.2.2](#);

**.3** посадочный штормтрап или другие средства для посадки, требуемые [4.4.1.2.3](#), могут располагаться у места посадки; и

**.4** фалинь спасательного плота должен иметь достаточную длину, чтобы спасательный плот можно было подтянуть к соответствующему месту посадки.

---

<sup>1</sup> при отсутствии контракта – см. 4.3 части II «Техническая документация» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

## 5 ТРЕБОВАНИЯ К ДРУГИМ ТИПАМ СУДОВ

### 5.1 РЫБОЛОВНЫЕ СУДА

#### 5.1.1 Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки.

**5.1.1.1** Каждое рыболовное судно должно быть снабжено по крайней мере двумя коллективными спасательными средствами.

**5.1.1.2** Рыболовные суда длиной 75 м и более должны иметь:

**.1** на каждом борту спасательные шлюпки, и/или спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения по крайней мере общего числа людей, находящихся на судне;

**.2** дежурную шлюпку. Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки при условии, что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают также требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке и ее спусковому устройству.

**5.1.1.3** Вместо соблюдения требований [5.1.1.2.1](#) на каждом борту рыболовных судов длиной 75 м и более, в случае если они отвечают требованиям дополнительным по отношению к требованиям к делению на отсеки и остойчивости, приведенным в 1.1.1.3 и 3.4 части V «Деление на отсеки» Правил классификации и постройки морских судов, а также к конструктивной противопожарной защите, приведенным в 2.5 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов, может быть установлено количество спасательных шлюпок и/или плотов общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 50 % общего числа людей, находящихся на судне, при этом дополнительно должны быть предусмотрены плоты для размещения 50 % общего числа людей, находящихся на судне, и представлено обоснование того, что уменьшение числа коллективных спасательных средств и их вместимости не понизит уровень безопасности относительно требуемого в [5.1.1.2.1](#).

**5.1.1.4** Рыболовные суда длиной менее 75 м должны иметь:

**.1** на каждом борту спасательные шлюпки и/или спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения по крайней мере общего числа людей, находящихся на судне;

**.2** дежурную шлюпку. Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки при условии, что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают также требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке и ее спусковому устройству. Судно может не иметь дежурной шлюпки, если на борту имеется иное спасательное средство или средство для подъема человека из воды, которое может быть задействовано в спасательных операциях, а также выполняются положения [2.5.2](#). В качестве такого средства должно использоваться средство спасания, соответствующее требованиям [6.2.1](#), или грузоподъемное устройство, укомплектованное специальной сеткой, корзиной или люлькой при соответствии сетки, корзины или люльки, а также грузоподъемного устройства требованиям 5.8 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов, или спасательная сеть, соответствующая требованиям 6.2 З.

**5.1.1.5** Вместо соблюдения требований [5.1.1.4.1](#) рыболовные суда длиной менее 45 м могут иметь спасательные шлюпки и/или спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения по крайней мере 200 % общего числа людей, находящихся на судне. При этом общая вместимость коллективных спасательных средств, которые могут быть спущены с любого борта судна, должна быть достаточной для размещения по крайней мере общего числа людей, находящихся на судне.

**5.1.1.6** На рыболовных судах длиной менее 45 м допускается использование дежурных шлюпок длиной менее 3,8 м, но не менее 3,3 м. При этом дежурная шлюпка,

имеющая длину менее 3,8 м, должна обеспечивать размещение по меньшей мере четырех человек, находящихся в сидячем положении и одного человека в лежачем положении.

**5.1.1.7** Вместо выполнения требований [5.1.1.2.1](#), [5.1.1.4.1](#) или [5.1.1.5](#) рыболовные суда могут иметь одну или более спасательных шлюпок, которые могут быть спущены с кормы судна методом свободного падения, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей, и спасательные плоты общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на судне людей.

**5.1.1.8** Количество спасательных шлюпок и дежурных шлюпок, находящихся на судне, должно быть достаточным, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на нем людьми каждая спасательная или дежурная шлюпка производила сбор на воде не более девяти спасательных плотов.

**5.1.1.9** Размещение коллективных спасательных средств и дежурных шлюпок должно соответствовать требованиям [2.4](#) и [2.5](#).

**5.1.2 Индивидуальные спасательные средства.**

**5.1.2.1** Рыболовные суда должны снабжаться спасательными жилетами и гидротермокостюмами по нормам грузовых судов.

**5.1.2.2** Рыболовные суда должны снабжаться спасательными кругами, отвечающими требованиям [2.2.1](#) в количестве не менее указанного:

Длина судна, м	Минимальное число спасательных кругов
75 и более	8
45 и более, но менее 75	6
менее 45	4

**5.1.3 Радиооборудование для спасательных средств.**

**5.1.3.1** УКВ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи:

**.1** на каждом рыболовном судне должно быть предусмотрено не менее трех комплектов УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи;

**.2** на рыболовных судах длиной менее 45 м количество комплектов УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи может быть уменьшено до двух, если оставление судна всеми находящимися на нем людьми может быть обеспечено на одном борту одним коллективным спасательным средством.

**5.1.3.2** Устройства указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания:

**.1** на каждом борту рыболовного судна должно быть предусмотрено по крайней мере одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания. Устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания должно располагаться в таком месте, чтобы его можно было быстро перенести в коллективное спасательное средство. Альтернативно, одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания должно располагаться в каждом коллективном спасательном средстве;

**.2** на каждом рыболовном судне длиной менее 45 м должно быть предусмотрено по крайней мере одно устройство указания местоположения спасательного средства для целей поиска и спасания.

## 5.2 СУДА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

**5.2.1** Суда, имеющие на борту не более 60 чел., должны снабжаться спасательными средствами как грузовые суда, иные чем наливные суда.

**5.2.2** Суда, имеющие на борту более 60 чел., должны снабжаться спасательными средствами как пассажирские суда, совершающие международные рейсы, которые не являются короткими международными рейсами.

**5.2.3** Суда, указанные в [5.2.1](#), могут снабжаться спасательными средствами в соответствии с [5.2.2](#), если они отвечают требованиям Правил к делению на отсеки судов, имеющих на борту более 60 чел.

**5.2.4** Несмотря на требования [5.2.2](#) учебные парусные суда, имеющие на борту более 60 чел., могут снабжаться спасательными средствами в соответствии с [3.1.1.5](#) вместо [3.1.1.1](#), если они также снабжены по крайней мере двумя дежурными шлюпками в соответствии с [3.1.2.1](#).

**5.2.5** Требования [1.1.5](#), [3.1.1.2](#), [3.1.1.3](#), [4.1.1.6](#), [4.1.1.7](#) к судам специального назначения не применяются.

**5.2.6** Вместо соблюдения требований [5.2.1](#) – [5.2.4](#) суда специального назначения, построенные до 13 мая 2008, с учетом [1.1.2](#), могут отвечать следующим требованиям:

**.1** суда, имеющие на борту не более 50 человек специального персонала, должны снабжаться спасательными средствами как грузовые суда, иные чем наливные суда;

**.2** суда, указанные в [5.2.6.1](#), могут снабжаться спасательными средствами в соответствии с [5.2.6.3](#), если они отвечают требованиям Правил к делению на отсеки судов, имеющих на борту более 50 человек специального персонала;

**.3** суда, имеющие на борту более 50 человек специального персонала, должны снабжаться спасательными средствами как пассажирские суда, совершающие международные рейсы, которые не являются короткими международными рейсами;

**.4** несмотря на требования [5.2.6.3](#), самоходные и несамоходные учебные парусные суда независимо от вместимости, имеющие на борту более 50 человек специального персонала (практикантов), могут снабжаться спасательными средствами в соответствии с [3.1.1.4](#) вместо [3.1.1.1](#), если они снабжены по крайней мере одной дежурной шлюпкой в соответствии с [3.1.2.2](#), а также гидротермокостюмами для каждого находящегося на судне человека. Гидротермокостюмы могут не предусматриваться, если судно укомплектовано плотбалками для спуска спасательных плотов или судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых гидротермокостюмы являются излишними (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.);

**.5** Для судов специального назначения под пассажирами следует понимать специальный персонал.

### 5.3 СТОЕЧНЫЕ СУДА

**5.3.1** Стоечные суда длиной 30 м и менее должны снабжаться не менее чем двумя спасательными кругами на каждой палубе, а суда длиной более 30 м — не менее чем четырьмя спасательными кругами на каждой палубе.

**5.3.2** Каждый спасательный круг должен иметь плавучий спасательный лить длиной не менее двойного расстояния, измеренного между установленным кругом и ватерлинией судна, или 30 м, в зависимости от того, что больше.

**5.3.3** Состав спасательных средств стоечных судов, которые предполагается эксплуатировать не в непосредственной близости от берега, должен соответствовать [4.1.1.3](#) и [4.1.2](#).

## 6 ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

### 6.1 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

**6.1.1** Если специально не предусмотрено иное, или если Регистр, учитывая конкретные рейсы, постоянно совершаемые судном, не считает необходимым предъявлять другие требования, все предписываемые настоящим разделом спасательные средства должны удовлетворять требованиям Кодекса КСС и/или применимым требованиям Правил.

**6.1.2** Должен быть установлен срок годности спасательных средств, подверженных потере своих качеств с течением времени. Такие спасательные средства должны иметь маркировку, указывающую их срок годности или дату, когда они должны быть заменены. Постоянная маркировка с датой окончания срока годности является предпочтительным способом установления периода допустимости. Электрические батареи, не имеющие маркировки с датой окончания срока годности могут быть использованы, если они заменяются ежегодно или в случае, если батареи аккумуляторные и состояние электролита в них может быть быстро проверено. На пиротехнических сигнальных средствах дата истечения срока годности должна быть нанесена при помощи несмываемой краски.

**6.1.3** Материалы, применяемые для изготовления спасательных средств и устройств, должны удовлетворять требованиям части XIII «Материалы» Правил классификации и постройки морских судов; сварные конструкции должны выполняться в соответствии с требованиями части XIV «Сварка» Правил классификации. Возможность применения для изготовления элементов металлических конструкций материалов, не подпадающих под действие требований части XIII «Материалы» Правил классификации, рассматривается Регистром в каждом отдельном случае после предоставления достаточного технического обоснования возможности их применения. Обоснование должно подтверждать обеспечение регламентируемого уровня безопасности конструкций.

Освидетельствование таких материалов Регистром осуществляется в соответствии с требованиями 2.4.1.3 части III «Техническое наблюдение за изготовлением материалов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов, а также требованиями нормативных документов, указываемых в одобряемой технической документации на объект применения рассматриваемых материалов.

**6.1.4** Цепи и тросы (стальные, растительные и синтетические) должны удовлетворять требованиям части XIII «Материалы» Правил классификации, а блоки, скобы, вертлюги и винтовые талрепы и другие съемные детали – требованиям Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

**6.1.5** Лебедки для спусковых устройств должны удовлетворять требованиям 6.1 части IX «Механизмы» Правил классификации, а их электрический привод — требованиям 5.9 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации.

## 6.2 СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

### 6.2.1 Средства спасания.

**6.2.1.1** Средства спасания должны обеспечивать безопасное перемещение людей, включая беспомощных, с поверхности воды на палубу судна.

**6.2.1.2** Площадь поверхности воды, обслуживаемая средствами спасания, должна быть не менее 9 м<sup>2</sup> и иметь достаточное освещение с палубы судна.

**6.2.1.3** Средства спасания могут быть следующими:

**6.2.1.3.1** МЭС, отвечающая требованиям Кодекса КСС, оборудованная плавучей платформой, с трапом или другим устройством, по которым здоровые люди могли бы подняться на палубу, и механическими средствами, обеспечивающими подъем беспомощных людей. Если скат МЭС предназначен для того, чтобы здоровые люди поднимались с платформы на палубу судна, то скат должен быть оборудован поручнями или портативным трапом, имеющим ступеньки с эффективной нескользящей поверхностью.

**6.2.1.3.2** Средство, оборудованное плавучей платформой, отвечающее следующим требованиям:

**.1** плавучая платформа средства должна быть снабжена спасательными леерами, обнесенными и надежно закрепленными, с провесами с внутренней и наружной сторон в случае надувного средства вокруг плавучей платформы.

**.2** плавучая платформа, спускаемая с помощью спускового устройства, должна выдерживать с полным комплектом людей и снабжения удар о борт судна при скорости не менее 3,5 м/с в направлении, перпендикулярном к борту судна, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м, не получая при этом повреждений, влияющих на ее работу;

**.3** плавучая платформа должна быть снабжена средствами для подтягивания ее к борту судна у посадочной палубы и надежного удержания во время посадки/высадки людей;

**.4** снабжение плавучей платформы должно включать одно плавучее спасательное кольцо, прикрепленное к плавучему спасательному линю длиной не менее 30 м;

**.5** плавучая платформа средства должна быть хорошо видимого цвета и защищена от повреждения во время перемещения у борта судна;

**.6** плавучая платформа средства должна быть оборудована двумя посадочными площадками, способными поддерживать человека массой 100 кг, который сидит или стоит на коленях и не держится ни за какую другую часть платформы, и позволяющая находящимся в воде людям подняться на платформу.

**.7** плавучая платформа должна быть самоосушающейся;

**.8** должны быть предусмотрены соответствующие средства для подтягивания платформы к борту судна;

**.9** должен иметься один нескладной нож с ручкой из плавучего материала, прикрепленный штертом, хранящийся на платформе в кармане недалеко от места крепления подтягивающего линя;

**.10** должно быть установлено специальное приспособление, закрывающее зазор между нагруженным средством и палубой, когда спасаемые люди поднимаются на судно;

**.11** чтобы не путать средство с плотами, оно должно иметь четкую маркировку, предотвращающую это;

**.12** должны быть предусмотрены меры, не допускающие падение людей со средства во время удара его о борт судна.

**6.2.1.3.3** А также, в случае использования надувной платформы, дополнительным требованиям:

.1 главная камера плавучести платформы должна быть разделена по крайней мере на два отдельных отсека, наполняемых каждый через свой собственный невозвратный клапан. Камеры плавучести должны быть расположены так, чтобы при повреждении одного любого отсека или, если какой-либо отсек не будет надут, неповрежденные отсеки должны поддерживать платформу на плаву с положительным надводным бортом по всему периметру плота, когда плот нагружен допусаемым к размещению числом людей массой 82,5 кг каждый, сидящих в нормальном положении.

.2 плавучая платформа должна быть такой, чтобы ее надувание мог обеспечить один человек. Платформа должна быть надута нетоксичным газом. Система надувания, включая любые предохранительные клапаны, установленные в соответствии с 6.9.2.4, должна быть одобрена Регистром. Надувание должно быть закончено в течение 1 мин при температуре окружающей среды от 18 до 20 °С и в течение 3 мин при температуре – 30 °С. После надувания платформа с полным комплектом людей и снабжения должна сохранять форму.

Сосуды под давлением, используемые в системе автоматического газонаполнения, должны быть допущены Регистром или другим компетентным органом.

Система газонаполнения должна быстро приводиться в действие с помощью ручного управления

.3 каждый отсек плавучей платформы должен выдерживать давление, в три раза превышающее рабочее, и должен быть защищен от давления, в два раза, превышающего рабочее, предохранительными клапанами или ограничением количества подаваемого газа. Для поддержания в отсеках рабочего давления должна быть предусмотрена подкачка их насосом или мехами, входящими в состав снабжения спасательных плотов вместе с комплектом ремонтных принадлежностей для заделки проколов в камерах плавучести.

.4 надувная плавучая платформа должна иметь маркировку, содержащую следующие данные:

наименование изготовителя или торговую марку;

серийный номер;

дату изготовления (месяц и год);

наименование органа, одобрявшего платформу;

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

.5 число людей, допускаемых к размещению, нанесенное шрифтом высотой не менее 100 мм, цветом, контрастирующим с цветом платформы.

.6 инструкцию по спуску.

.7 также каждая платформа должна иметь маркировку, указывающую название и порт приписки судна, на котором она должна быть установлена. Способ выполнения маркировки должен обеспечивать замену информации о судне в любое время без вскрытия контейнера.

.8 в дополнение к вышеуказанным требованиям платформа, предназначенный для использования со спусковым устройством с подвешиванием на гаке или стропе, должна выдерживать нагрузку:

в четыре раза превышающую массу полного комплекта людей и снабжения, при температуре окружающей среды и установившейся температуре платформы  $20 \pm 3$  °С с неработающими предохранительными клапанами;

в 1,1 раза превышающую массу полного комплекта людей и снабжения, при температуре окружающей среды и установившейся температуры платформы –30 °С с работающими предохранительными клапанами.

.9 если предусмотрен жесткий контейнер плавучей платформы, спускаемой с помощью спускового устройства, то он должен закрепляться так, чтобы ни контейнер,

ни его отдельные части не падали в воду во время и после надувания и спуска спасательного платформы.

**6.2.1.3.4** Или, в случае использования жесткой платформы, дополнительным требованиям:

**.1** плавучесть жесткой платформы должна обеспечиваться одобренным плавучим материалом, расположенным как можно ближе к краям. Этот плавучий материал должен иметь характеристики медленного распространения пламени или иметь соответствующее покрытие;

**.2** жесткая платформа, предназначенная для использования с одобренным спусковым устройством, когда она подвешена на гаке или стропе, должна выдерживать нагрузку, в четыре раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения.

**.3** жесткая платформа должна иметь маркировку, содержащую следующие данные:

наименование изготовителя или торговую марку;

серийный номер;

дату изготовления (месяц и год);

наименование органа, одобрявшего платформу;

число людей, допускаемых к размещению, нанесенное шрифтом высотой не менее 100 мм, цветом, контрастирующим с цветом платформы.

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

инструкцию по спуску.

**6.2.1.3.5** Платформа должно обслуживаться спусковым устройством, оборудованным лебедкой с механическим приводом, или эквивалентным устройством, способным поднять средство с поверхности воды на палубу судна с полным числом людей, на размещение которого оно одобрено, с оборудованием для спасения со скоростью не менее чем 0,3 м/с. Должны быть предусмотрены меры, обеспечивающие предотвращение перенапряжения спускового устройства.

**.1** спусковое устройство должно обеспечивать безопасный спуск и подъем платформы с полным снабжением и полным числом людей при неблагоприятных условиях дифферента на нос и на корму до 10° и крена до 20° на любой борт;

**.2** на нефтеналивных судах, химвозах и газовозах с конечным углом крена более 20°, рассчитанным в соответствии с требованиями части V «Деление на отсеки» Правил классификации, спусковые устройства должны обеспечивать их спуск при конечном угле крена с накрененного борта судна, принимая во внимание аварийную ватерлинию судна в конечной стадии затопления;

**.3** нет необходимости предусматривать накопленную механическую энергию для спускового устройства, при условии, что:

один человек в состоянии вручную спустить шлюпку с места ее установки и развернуть в положение для посадки;

усилие на кривошипной рукоятке привода не превышает 160 Н при максимальном радиусе рукоятки 350 мм;

предусмотрены такие средства достаточной прочности, как литье для подтягивания платформы к борту судна и удержания ее у борта с тем, чтобы люди могли безопасным образом совершить посадку/высадку.

**.4** конструкция каждого спускового устройства должна быть такой, чтобы оно требовало минимального текущего технического обслуживания. Все части, требующие регулярного технического обслуживания со стороны экипажа судна, должны быть легкодоступными, а их обслуживание – легко выполнимым;

**.5** спусковое устройство и относящиеся к нему приспособления, за исключением лебедок, должны обладать достаточной прочностью, чтобы выдержать

производственное испытание статической нагрузкой, не менее чем в 2,2 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку;

**.6** конструктивные элементы и все блоки, лопари, обухи, звенья, крепежные устройства, а также все другие приспособления, используемые совместно со спусковыми механизмами, должны быть спроектированы с запасом прочности относительно предполагаемой максимальной рабочей нагрузки и предела прочности применяемых для их изготовления материалов. Все конструктивные элементы спускового устройства, включая конструктивные компоненты лебедок, должны иметь запас прочности не менее 4,5, а лопари, цепи, подвески, звенья и блоки – не менее 6;

**.7** каждое спусковое устройство должно, насколько это практически возможно, оставаться работоспособным в условиях обледенения;

**.8** спусковое устройство должно быть таким, чтобы можно было произвести безопасную посадку плавучей платформы;

**.9** спусковые устройства плавучих платформ должны быть снабжены подъемными стропами для использования при плохих погодных условиях, когда тяжелые блоки лопарей представляют опасность.

**6.2.1.3.6** Средства спасания, одобренные в соответствии с требованиями [1.3.3](#).

## 6.3 ОБЩЕСУДОВАЯ АВРАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ И КОМАНДНОЕ ТРАНСЛЯЦИОННОЕ УСТРОЙСТВО

### 6.3.1 Общесудовая авральная сигнализация.

**6.3.1.1** Общесудовая авральная сигнализация должна обеспечивать подачу общесудового сигнала тревоги, состоящего из семи или более коротких звуковых сигналов и следующего за ними одного продолжительного звукового сигнала, подаваемых судовым свистком или сиреной и дополнительно электрическим звонком или ревуном, либо другим равноценным звукооповещательным устройством, работающим от основной судовой электросети, а также от аварийного источника электроэнергии, требуемого разд. 9 и 19 части XI «Электрическое оборудование» Правил классификации, в зависимости от случая. Сигнализация должна приводиться в действие с ходового мостика, а также, за исключением судового свистка, с других ключевых постов.

Сигнал тревоги должен звучать с момента включения до тех пор, пока он не будет выключен вручную или временно прерван сообщением по командному трансляционному устройству.

**6.3.1.2** Минимальные уровни звукового давления во внутренних помещениях и снаружи должны быть 80 дБ(А), но по меньшей мере на 10 дБ(А) выше уровней шумового фона при обычной работе оборудования, когда судно на ходу в умеренных условиях погоды.

**6.3.1.3** Уровень звукового давления у спальных мест в каютах и в ваннах (душевых) помещениях должен быть не менее 75 дБ(А), но по крайней мере на 10 дБ(А) выше уровня шумового фона в этих помещениях.

**6.3.1.4** Звуковые сигналы, за исключением сигналов, подаваемых звонком, должны иметь частоту от 200 до 2500 Гц. Уровень звукового давления должен измеряться в полосе частот 1/3 октавы относительно частоты основной гармоника сигнала и никогда не должен превышать 120 дБ(А).

### 6.3.2 Командное трансляционное устройство.

**6.3.2.1** Командное трансляционное устройство должно предусматривать установку громкоговорителей, позволяющих передавать сообщения во все помещения, где обычно находятся члены экипажа или пассажиры или и те и другие вместе, а также в места сбора. К таким помещениям могут не относиться подпалубные проходы, боцманские кладовые, лазареты, насосные отделения. Устройство должно позволять вести радиовещание с ходового мостика и с других мест на судне, при необходимости. Громкоговорители должны быть установлены с учетом предельных акустических условий и не требовать каких-либо действий от слушателей. Устройство должно быть защищено от несанкционированного использования.

**6.3.2.2** Минимальные уровни звукового давления при передаче аварийных сообщений, когда судно на ходу в обычных условиях, должны быть:

.1 во внутренних помещениях 75 дБ(А), но по меньшей мере на 20 дБ(А) выше уровня человеческой речи (в каютах указанные уровни звукового давления должны обеспечиваться и во время проведения ходовых испытаний);

.2 на открытых палубах 80 дБ(А), но по меньшей мере на 15 дБ(А) выше уровня человеческой речи.

**6.3.2.3** Если какой-либо громкоговоритель может быть выключен на месте, должна быть предусмотрена возможность включения его с поста(ов) управления, включая ходовой мостик.

## 6.4 СЕТИ СПАСАТЕЛЬНЫЕ

**6.4.1** Сеть должна иметь четко нанесенную информацию об одобрении, а также указание на любые эксплуатационные ограничения, такие как:

тип судна, на котором может применяться сеть;

допустимая высота установки сети;

допустимые условия эксплуатации;

количество людей, допускаемое к единовременному самостоятельному подъему по сети;

указание на необходимость достаточного освещения с палубы в месте установки сети.

**6.4.2** Сеть должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдержать производственное испытание статической нагрузкой, не менее чем в 2,2 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку.

**6.4.3** Ячейки сети должны выдерживать испытание статической нагрузкой, не менее чем 165 кг.

**6.4.4** Сеть должна обеспечивать возможность самостоятельного подъема здоровых людей на палубу.

**6.4.5** Сеть должна быть устроена так, чтобы обеспечивать безопасный подъем из воды обессилевшего или потерявшего сознание человека.

**6.4.6** Сеть должна обеспечивать возможность безопасного подъема на борт пострадавшего на носилках.

**6.4.7** Допускается единовременный подъем только одного обессилевшего или потерявшего сознание человека или пострадавшего на носилках.

**6.4.8** Если для выполнения требований [6.4.5](#) и [6.4.6](#) сеть используется совместно с вспомогательными средствами или устройствами, это должно быть отражено в технической документации. При этом, в случае прекращения подачи питания, должна быть обеспечена возможность продолжения подъема человека в безопасное положение. При использовании подъема вручную усилие в ходовом конце лопаря не должно превышать 310 Н или 160 Н на рукоятке или рычаге.

**6.4.9** В случае применения сети в составе средства спасания, отвечающего требованиям [6.2.1.3.6](#), должен быть представлен технический анализ в соответствии с требованиями [1.3.11.2](#).

## АЛГОРИТМ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ВОЗМОЖНОСТИ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ УСТАНОВКИ ДЕЖУРНОЙ ШЛЮПКИ

### 1 КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ДОПУСТИМОСТИ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ УСТАНОВКИ ДЕЖУРНОЙ ШЛЮПКИ

1.1 Критерии оценки допустимости освобождения от установки дежурной шлюпки применимы к судам, указанным в [2.5.2.1](#) настоящих Правил.

1.2 Критерии оценки допустимости освобождения от установки дежурной шлюпки связаны с возможностью решения возлагаемых на нее задач (спасения упавших в воду людей и буксировки спасательных плотов) альтернативными средствами. Освобождение от дежурной шлюпки возможен при выполнении одного из следующих условий:

.1 спасение находящихся в воде людей и буксировка спасательных плотов осуществляется самим судном при сопоставимом уровне безопасности, связанным как со временем на выполнение операций (см. [2](#)), так и с методом спасания (см. [3](#));

.2 на борту имеется спасательная шлюпка, отвечающая требованиям к [дежурным шлюпкам](#).

1.3 В качестве критерия для сравнения эффективности основного (с использованием дежурной шлюпки) и альтернативного (с использованием самого судна) способов принимается расчётное допустимое время нахождения человека в воде.

1.4 На продолжительность операции по спасению упавшего в море человека влияют следующие факторы:

- .1 маневренные характеристики судна;
- .2 природные условия (температура, волнение, ветер и т.д.);
- .3 опыт экипажа и уровень его подготовки;
- .4 район происшествия;
- .5 метод спасания;
- .6 возможность оказания помощи со стороны других судов.

1.5 Основной причиной гибели людей в воде является потеря тепла. Количество тепла, теряемого организмом, зависит от следующих факторов: температура воды, продолжительность пребывания в воде, теплоизоляционные свойства одежды, физическое и психологическое состояние человека, двигательная активность человека.

1.6 Для решения второй возлагаемой на дежурную шлюпку задачи – сбора и буксировки спасательных шлюпок и плотов, на судне должны быть предусмотрены стационарные приспособления для буксировки (вьюшка, лебедка и пр.) и плавучий трос длиной не менее 50 м, обладающие достаточной прочностью для буксировки спасательных шлюпок и плотов.

### 2 ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ВЫЖИВАЕМОСТИ ЧЕЛОВЕКА НА ВОДЕ

2.1 Температура воды является важным фактором, определяющим реакцию человеческого организма. Для человека, снабженного индивидуальным спасательным

средством, угроза для жизни при низкой температуре воды также остается. Воздействие гипотермии на человека в зависимости от температуры воды и продолжительности пребывания в ней в обобщенной форме представлено на [рис. 2.1](#).

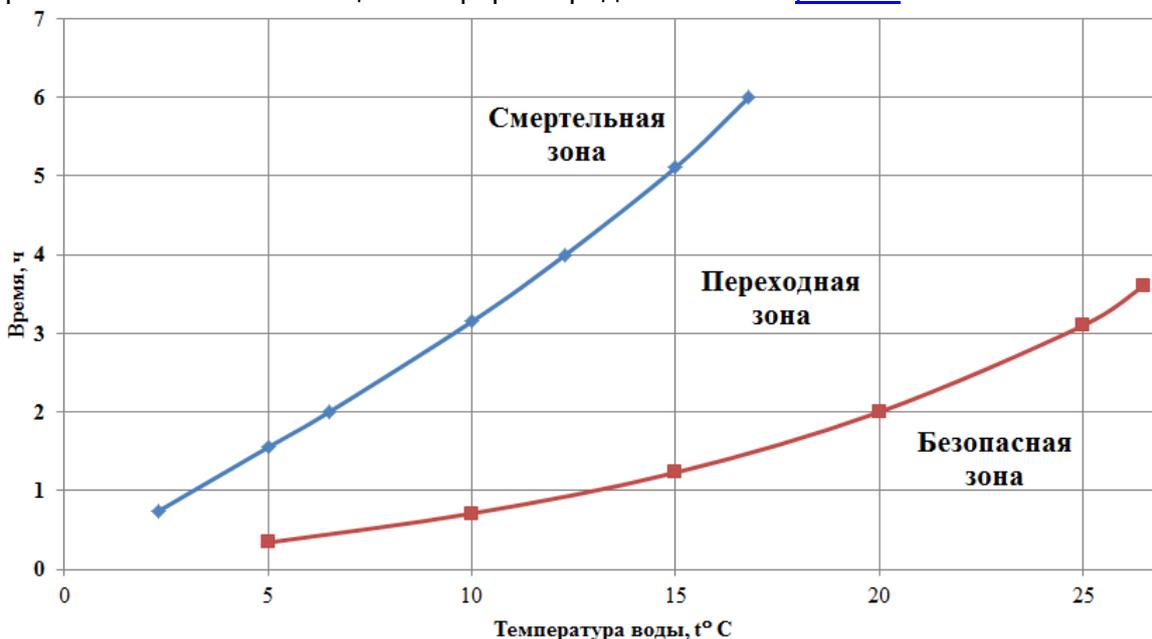


Рис. 2.1

**2.2** Определение максимально допустимой продолжительности спасательной операции выполняется на основании анализа температуры воды в акваториях, где эксплуатируется судно в течение навигации. В [табл. 2.1](#) приведены справочные данные по допустимому времени пребывания человека в воде без каких-либо последствий при отсутствии специальной одежды.

Таблица 2.1

**Допустимое время пребывания человека в воде разной температуры**

Температура воды, °C	Время в часах (без спецодежды и снаряжения) до:		Способ нахождения в воде	Допустимое время, мин
	потери сознания	вероятной смерти		
10	0,25–0,5	0,25–1,5	Плавание без спасательного жилета	3–5
10–12	0,5–1	1–2	Плавание в спасательном жилете	10
13–15	2–4	6–8	Нахождение в неподвижной позе в спасательном жилете	20
16–18	2–4	6–8	Нахождение в спасательном жилете (в положении сгруппировавшись)	30

Температура воды, °С	Время в часах (без спецодежды и снаряжения) до:		Способ нахождения в воде	Допустимое время, мин
	потери сознания	вероятной смерти		
19–21	3–7	8–10	Нахождение в воде группы людей в спасательных жилетах, тесно прижавшихся друг к другу	40
26	12	Безопасно		-

### 3. МЕТОДЫ И СРЕДСТВА СПАСАНИЯ

**3.1** Порядок проведения спасательной операции «человек за бортом»

**3.1.1** При падении человека за борт на судне объявляется тревога «человек за бортом». Управление судна переходит в ручной режим и начинается маневр, одновременно с судна сбрасывается спасательный круг с огнем и дымовой шашкой и организуется наблюдение за человеком на воде.

**3.1.2** При выборе первоначального маневра для возвращения в точку падения (нахождения) человека капитан судна руководствуется состоянием погоды, видимостью с судна, возможностью остановки.

**3.1.3** Производится маневр подхода судна к человеку с расчетом своевременной остановки судна с наветренной стороны.

**3.1.4** При подъеме пострадавшего на борту судна готовятся:

носилки;

средства для поднятия пострадавшего на борт;

судовой лазарет.

**3.2** Средства для подъема людей из воды

**3.2.1** При отсутствии дежурной шлюпки для подъема человека из воды могут быть использованы различные устройства и приспособления, в том числе судовые грузоподъемные устройства. Обнаруженного в воде человека можно спасти различными способами:

**.1** спасательным кругом с прикрепленным к нему линем – при нахождении человека недалеко от борта судна, при условии, что он уверенно держится на воде и может доплыть и ухватиться за круг или лить самостоятельно;

**.2** со спасательной шлюпки – позволяет подойти к человеку, находящемуся на большом расстоянии от судна. Способ требует определенных навыков, так как спасательные шлюпки маломаневренные, что затрудняет подход к терпящему бедствие даже при небольшом волнении;

**.3** с помощью надувного плота на лине. Данный способ применяется при невозможности спустить шлюпку на воду. Спущенный с подветренного борта плот, благодаря своей парусности, быстро дрейфует к месту человека в воде, а после посадки в него человека его подтягивают за лить к судну;

**.4** с помощью средств спасания и спасательных сетей;

**.5** с помощью грузовых стрел или стрел кранов, которые выводят за борт и устанавливают горизонтально, перпендикулярно к диаметральной плоскости судна. Они выполняют роль выстрелов, к которым можно закрепить спасательные канаты с мусингами и сетки для подъема.

**3.3** Методы и средства сбора спасательных средств на воде

**3.3.1** Организация поисково-спасательной операции начинается с определения координат места аварии. Для уменьшения ветрового дрейфа со спасательного средства

выставляются плавучие якоря. Скорость дрейфа спасательного средства ( $v_{dr}$ ) в узлах определяется с учетом скорости ветра ( $v_{wind}$ ) по формулам:

для спасательного средства без якоря:

$$v_{dr} = 0,0715 \cdot v_{wind} - 2,1 \cdot 10^{-3},$$

с плавучим якорем:

$$v_{dr} = 0,0334 \cdot v_{wind} + 2,2 \cdot 10^{-3},$$

с улучшенной балластной системой:

$$v_{dr} = 0,044 \cdot v_{wind} - 5,0 \cdot 10^{-5},$$

с плавучим якорем, тент не поставлен:

$$v_{dr} = 0,0231 \cdot v_{wind} - 3,1 \cdot 10^{-3}.$$

Скорость ветра в баллах по шкале Бофорта в м/с может быть получена по следующей формуле:

$$v_{wind} = 0,836 \cdot B_{B.S}^{3/2},$$

где  $B_{B.S}$  – баллы по шкале Бофорта.

На [рис.3.3.1](#) представлен график зависимости скорости дрейфа спасательного средства от скорости ветра.

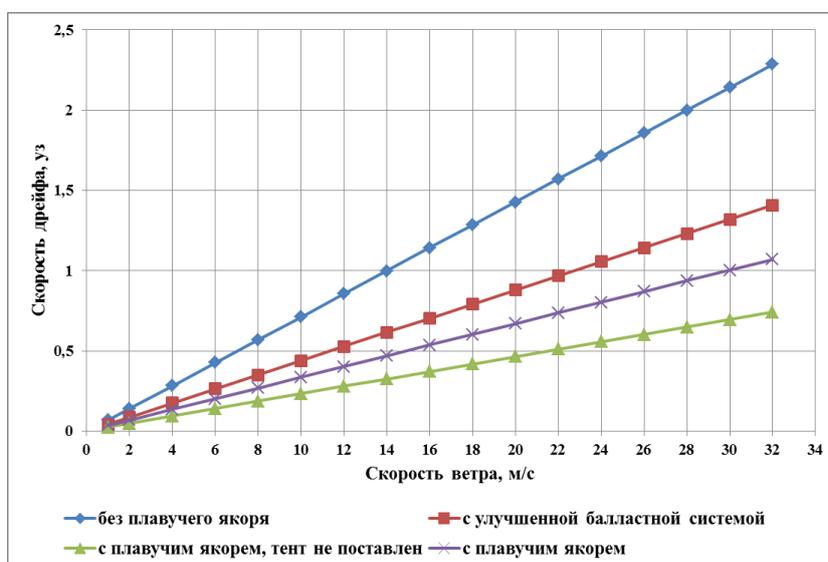


Рис. 3.3.1

**3.3.2** Расстояние между спасательными средствами должно быть достаточным, чтобы исключить их столкновение на волнении, как правило, это расстояние должно составлять не менее 12 м.

#### **4 АЛГОРИТМ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ВОЗМОЖНОСТИ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ УСТАНОВКИ ДЕЖУРНОЙ ШЛЮПКИ**

**4.1.1** Алгоритм обоснования возможности применения альтернативных проектных решений, предполагающих освобождение от применения дежурной шлюпки, можно представить в следующем виде:

**4.1.1.1** Определение формальной принадлежности судна к рассматриваемой номенклатуре (грузовые суда валовой вместимостью менее 500 портового, рейдового и прибрежного плавания, пассажирские суда длиной менее 30 м и рыболовные суда длиной менее 75 м).

**4.1.1.2** Определение акватории, на которой осуществляется эксплуатация судна. Оценка спасательной инфраструктуры акватории – количество, характеристики, размещение средств спасения и доставки. Время реагирования, размеры обслуживаемой акватории, предельное время извлечения утопающего.

**4.1.1.3** Оценка возможности использования самого судна для выполнения функций, возлагаемых на дежурную шлюпку:

**.1** оценка достаточности манёвренных качеств – время циркуляции и возврата в нужную точку, возможность безопасного подхода к человеку в воде и позиционирования судна для его извлечения;

**.2** проверка наличия на борту средств для извлечения людей, удобства их размещения и скорости развёртывания;

**.3** учет природных условий (ветер, волнение, течение), их влияние на возможность выполнения операции по подъёму человека на борт и ее длительность;

**.4** оценка физиологически допустимой длительности нахождения человека в воде.

**4.1.1.4** Оценка возможности использования спасательной шлюпки в качестве дежурной на соответствие требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

Российский морской регистр судоходства

**Правила по оборудованию морских судов**

**Часть II**

**Спасательные средства**

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»  
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8

[www.rs-class.org/ru/](http://www.rs-class.org/ru/)