

# ПРАВИЛА

## КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СТАЦИОНАРНЫХ ПЛАТФОРМ

### ЧАСТЬ XVII СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

НД № 2-020201-027



Санкт-Петербург  
2023

# ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СТАЦИОНАРНЫХ ПЛАТФОРМ

---

Правила классификации и постройки морских стационарных платформ (Правила МСП) Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр) утверждены в соответствии с действующим положением и вступают в силу 1 сентября 2023 года.

Настоящие Правила составлены на основе последней версии Правил классификации, постройки и оборудования плавучих буровых установок и морских стационарных платформ 2022 года издания с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту издания.

Правила устанавливают требования, являющиеся специфичными для МСП, и дополняют Правила классификации и постройки морских судов и Правила по оборудованию морских судов.

Правила состоят из следующих частей:

- часть I «Классификация»;
- часть II «Корпус»;
- часть III «Устройства, оборудование и снабжение»;
- часть IV «Остойчивость»;
- часть V «Деление на отсеки»;
- часть VI «Противопожарная защита»;
- часть VII «Механические установки и механизмы»;
- часть VIII «Системы и трубопроводы»;
- часть IX «Котлы, теплообменные аппараты и сосуды под давлением»;
- часть X «Электрическое оборудование»;
- часть XI «Холодильные установки»;
- часть XII «Материалы»;
- часть XIII «Сварка»;
- часть XIV «Автоматизация»;
- часть XV «Оценка безопасности»;
- часть XVI «Сигнальные средства»;
- часть XVII «Спасательные средства»;
- часть XVIII «Радиооборудование»;
- часть XIX «Навигационное оборудование»;
- часть XX «Оборудование по предотвращению загрязнения».

**ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ**

(изменения сугубо редакционного характера в Перечень не включаются)

Для данной версии нет изменений для включения в Перечень.

## **1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**1.1** Область распространения, определения и пояснения, относящиеся к типам морских стационарных платформ (МСП), указаны в разд. 1 части I «Классификация» Правил классификации и постройки морских стационарных платформ<sup>1</sup>.

**1.2** Если в настоящей части не оговорено иное, на спасательные средства МСП, а также на их размещение, установку и техническое наблюдение, распространяются все применимые требования Общих положений о классификационной и иной деятельности, части I «Положения об освидетельствованиях» и применимые требования Международного кодекса по спасательным средствам, принятого резолюцией ИМО MSC.48(66), с учетом поправок, вступивших в силу на дату постройки судна<sup>2</sup>.

**1.3** Спасательные средства и спусковые устройства, а также предметы снабжения и оборудования спасательных средств и спусковых устройств должны быть надежны в использовании при эксплуатации в предполагаемых климатических условиях.

**1.4** Ледостойкие МСП должны иметь коллективные спасательные средства, обеспечивающие по своим техническим параметрам эвакуацию и спасение персонала в ледовых условиях.

---

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

<sup>2</sup> В дальнейшем — Кодекс КСС.

## 2 КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

### 2.1 СНАБЖЕНИЕ НАДВОДНЫХ УСТАНОВОК

**2.1.1** Каждая надводная установка должна быть снабжена на каждом борту одной или несколькими огнезащищенными спасательными шлюпками общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на установке людей. Альтернативно Регистр может допустить наличие одной или более спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, отвечающих требованиям части II «Спасательные средства» Правил по оборудованию морских судов<sup>1</sup>, с возможностью спуска их с одной стороны надводной установки, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на установке людей.

**2.1.2** Дополнительно к требованиям [2.1.1](#) на каждой надводной установке должны быть предусмотрены спасательный плот/плоты, отвечающими требованиям главы 4 Кодекса КСС, с возможностью их спуска с любой стороны надводной установки, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на установке людей.

Если спасательные плоты не могут быть легко перемещены на любую сторону надводной установки, то общая вместимость спасательных плотов на каждом борту должна быть достаточной для размещения всех находящихся на установке людей.

**2.1.3** Если расстояние между местом установки спасательных средств и форштевнем или кормой превышает 100 м, то надводная установка в дополнение к спасательным плотам, требуемым в [2.1.2](#), должна быть снабжена спасательным плотом, установленным как можно ближе к носу или к корме, или по одному спасательному плоту, установленному по направлению к носу или к корме, насколько это целесообразно или практически выполнимо.

Крепление указанных спасательных плотов должно осуществляться так, чтобы их разобшение могло выполняться вручную.

---

<sup>1</sup> В дальнейшем — Правила РС/О.

## **2.2 СНАБЖЕНИЕ МСП**

**2.2.1** Каждая МСП должна быть снабжена огнезащищенными спасательными шлюпками, расположенными не менее, чем в двух наиболее удаленных друг от друга местах на разных бортах или оконечностях МСП.

Вместимость спасательных шлюпок, установленных в таких местах, должна быть достаточной для размещения всех находящихся на МСП людей в случае:

.1 потери всех спасательных шлюпок на любом одном месте или при невозможности их использования;

.2 потери всех спасательных шлюпок на любом борту, на любой оконечности или в любом углу, или при невозможности их использования.

**2.2.2** Дополнительно каждая МСП должна быть снабжена спасательными плотами, отвечающими требованиям главы IV Кодекса КСС, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на МСП людей.

Если спасательные плоты не могут быть перемещены на любую сторону МСП, общая вместимость спасательных плотов на каждой стороне должна быть достаточной для размещения всех находящихся на МСП людей.

**2.2.3** Для МСП, киль которых был заложен 1 января 2020 года и после этой даты или находящихся на подобной стадии строительства, средняя масса тела пассажира спасательной шлюпки должна быть принята равной 95 кг с соответствующим радиусом сиденья 265 мм. Там, где может быть подтверждено, что средняя масса тела пассажира спасательной шлюпки отличается от 95 кг, Регистром допускается ее соответствующее увеличение или уменьшение. Ширина сиденья также должна быть откорректирована на 4 мм на 1 кг средней массы тела.

**2.2.4** Регистром допускается уменьшение общего количества коллективных спасательных средств в случае буксировки МСП с неполной численностью персонала.

В этом случае общее количество коллективных спасательных средств, удовлетворяющих требованиям настоящей части, должно быть достаточным, чтобы вместить всех людей на буксируемой МСП.

**2.2.5** На МСП, предназначенных для работы в ледовых условиях, применение спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должно быть обеспечено организационными мероприятиями, позволяющими осуществить безопасный спуск и отход шлюпок от МСП.

### **3 СНАБЖЕНИЕ ДЕЖУРНЫМИ ШЛЮПКАМИ**

**3.1** Каждая МСП должны быть снабжены не менее чем одной дежурной шлюпкой, отвечающими требованиям главы V Кодекса КСС.

**3.2** При установке на МСП спасательная шлюпка может рассматриваться как дежурная шлюпка при условии, что она и ее спусковое устройство отвечают требованиям, предъявляемым соответственно к дежурным шлюпкам и спусковым устройствам для дежурных шлюпок.

На МСП, состоящей из нескольких объектов, соединенных переходными галереями (мостами), дежурная шлюпка устанавливается на одной из платформ, как правило – на платформе жилого модуля.

## **4 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА**

### **4.1 СНАБЖЕНИЕ МСП СПАСАТЕЛЬНЫМИ ЖИЛЕТАМИ**

**4.1.1** Для каждого человека, находящегося на борту МСП, надводной установки или бурового судна, должен быть предусмотрен спасательный жилет, удовлетворяющий требованиям раздела 2.2 Кодекса КСС, с учетом поправок.

**4.1.2** Дополнительно к требованию [4.1.1](#) на каждой установке или на каждом судне должны быть предусмотрены спасательные жилеты для вахтенного персонала экипажа, а также достаточное количество спасательных жилетов должно быть размещено в доступных местах для производственного персонала работающей смены, для которого доступ к их собственным спасательным жилетам затруднен.

Дополнительно достаточное количество спасательных жилетов должно быть предусмотрено для использования в удаленных местах расположения спасательных шлюпок и плотов.

**4.1.3** В районе вертолетной площадки должны быть предусмотрены дополнительные спасательные жилеты в количестве, обеспечивающем максимально допустимое число пассажиров вертолета.

**4.1.4** Каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем, удовлетворяющим требованиям 2.2.3 Кодекса КСС.



## 4.2 СНАБЖЕНИЕ МСП СПАСАТЕЛЬНЫМИ КРУГАМИ

**4.2.1** Каждая МСП, надводная установка или буровое судно должны быть снабжены не менее чем восемью спасательными кругами, удовлетворяющими требованиям 2.1 Кодекса КСС.

Количество спасательных кругов и их размещение должно быть таким, чтобы они располагались на открытом месте и к ним обеспечивался свободный доступ.

МСП должны быть снабжены спасательными кругами в соответствии с [табл. 4.2.1](#).

Таблица 4.2.1

Длина, м	Минимальное количество спасательных кругов
Менее 100	8
100 и более, но менее 150	10
150 и более, но менее 200	12
200 и более	14

**4.2.2** Не менее половины от общего количества спасательных кругов должны быть оборудованы самозажигающимися огнями, удовлетворяющим требованиям 2.1.2 Кодекса КСС, с источником энергии одобренного типа.

Не менее двух из указанных спасательных кругов должны быть снабжены автоматически действующими дымовыми шашками, удовлетворяющим требованиям 2.1.3 Кодекса КСС, и быстро сбрасываться с ходового мостика, центрального поста управления или с места, легко доступного для экипажа.

Спасательные круги, снабженные огнями, а также спасательные круги, снабженные огнями и дымовыми шашками, должны быть равномерно распределены вдоль доступной части периметра установки или по обоим бортам судна. Указанные спасательные круги не должны снабжаться спасательными линиями (см. [4.2.3](#)). Спасательные круги, снабженные самозажигающимися огнями или автоматически действующими дымовыми шашками, должны быть размещены вне опасных зон.

**4.2.3** Не менее двух спасательных кругов, установленных на максимальном расстоянии друг от друга, должны быть снабжены спасательным линем, длина которого должна быть не менее полуторного расстояния, измеренного между местом установки круга и ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке, или 30 м, смотря по тому, что больше. При этом следует принимать наибольшую высоту при наименьшей эксплуатационной осадке. Спасательный лить должен быть уложен так, чтобы он мог легко быть выброшен с кругом.

**4.2.4** Каждый спасательный круг должен иметь маркировку, нанесенную заглавными буквами латинского алфавита, указывающую название установки или судна и порт приписки.

### **4.3 СНАБЖЕНИЕ МСП ГИДРОТЕРМОКОСТЮМАМИ**

**4.3.1** Каждая МСП и надводная установка должна быть снабжена для всех людей, находящихся на их борту, гидротермокостюмами подходящего размера, отвечающими требованиям раздела 2.3 Кодекса КСС.

Достаточное количество гидротермокостюмов должно быть дополнительно размещено в доступных местах для людей, находящихся на вахте, а также для людей работающей смены производственного персонала, для которых доступ к их собственным гидротермокостюмам затруднен. Дополнительно достаточное количество гидротермокостюмов должно быть предусмотрено для использования в удаленных местах расположения спасательных шлюпок и плотов.

**4.3.2** МСП и надводные установки, постоянно эксплуатируемые в теплых климатических условиях (район между 30° с.ш. и 30° ю.ш.), могут не снабжаться гидротермокостюмами.

**4.3.3** Вместо гидротермокостюмов, требуемых [4.3.1](#), защитные костюмы подходящего размера должны быть предусмотрены для каждого человека, назначенного в команду дежурной шлюпки или для каждого человека, назначенного в состав группы, обслуживающей эвакуационную систему.

## **5 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СБОРА И ПОСАДКИ ЛЮДЕЙ В СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ, ПЛОТЫ И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ. МЕСТА СПУСКА**

**5.1** Места сбора следует устраивать настолько близко к местам посадки. Каждое место сбора должно иметь достаточное пространство, чтобы вместить всех людей, сбор которых предусмотрен в этом месте, но не менее 0,35 м<sup>2</sup> на человека.

**5.2** Места сбора и посадки должны быть легко доступны из жилых помещений и рабочих мест.

**5.3** Места сбора и посадки должны быть хорошо освещены от основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых частью X «Электрическое оборудование» Правил МСП.

**5.4** Коридоры, трапы и выходы, обеспечивающие доступ к местам сбора и посадки, должны быть хорошо освещены от основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых частью X «Электрическое оборудование» Правил МСП.

**5.5** Места сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты, спускаемые с помощью шлюпбалок и плотбалок, должны располагаться так, чтобы в спасательные шлюпки и спасательные плоты можно было размещать пострадавших на носилках.

**5.6** Устройство мест посадки в спасательные шлюпки и плоты должно быть спроектировано таким образом, чтобы:

**.1** посадка в спасательные шлюпки всех расписанных на них людей могла быть произведена в течение 3 мин с момента подачи сигнала об оставлении установки;

**.2** посадка в спасательные шлюпки и их спуск могли производиться непосредственно с места их установки;

**.3** посадка в спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты и их спуск могли производиться с места, расположенного вблизи места их установки или места, куда в соответствии с [6.6](#) спасательный плот был перемещен перед спуском;

**.4** в случае необходимости, имелись специальные средства для подтягивания спускаемых с помощью плот-балок спасательных плотов и удержания их у борта с целью обеспечения безопасной посадки людей.

**5.7** Должны быть предусмотрены не менее двух значительно удаленных друг от друга металлических стационарных трапов протяженностью от палубы до поверхности воды. Металлические стационарные трапы и поверхность воды вблизи них должны быть хорошо освещены от основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых частью X «Электрическое оборудование» Правил МСП.

**5.8** Если стационарные трапы не могут быть установлены, должны быть предусмотрены альтернативные средства эвакуации достаточной пропускной способности, чтобы все люди могли безопасно спуститься до уровня ватерлинии.

**5.9** Места спуска должны быть расположены так, чтобы обеспечивался безопасный спуск с учетом того, чтобы спасательные шлюпки и плоты были в стороне от выступающих гребных винтов или острых нависающих частей корпуса. Насколько это возможно, места спуска должны располагаться так, чтобы спасательные шлюпки и плоты могли быть спущены по отвесному борту установки, за исключением того, что:

**.1** коллективные спасательные средства специально предназначены для спуска методом свободного падения;

**.2** коллективные спасательные средства установлены на конструкции, которая обеспечивает беспрепятственный спуск на воду.

**5.10** Для дежурной шлюпки места посадки и спуска должны быть расположены так, чтобы посадка людей в нее и ее спуск могли быть произведены в возможно короткое время.

## 6 УСТАНОВКА СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК, ПЛОТОВ И ДЕЖУРНЫХ ШЛЮПОК

**6.1** Коллективные спасательные средства должны устанавливаться таким образом, чтобы обеспечивались свободный доступ к местам посадки в эти средства и во все посадочные люки, а также максимальное удаление от взрывоопасных помещений и пространств.

**6.2** Каждая спасательная шлюпка или спасательный плот должны быть установлены так, чтобы:

**.1** ни они, ни приспособления для их установки не мешали использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска;

**.2** быть настолько близко к поверхности воды, насколько это безопасно и практически возможно;

**.3** быть 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** быть, насколько это практически осуществимо, в безопасном и защищенном месте, исключающем их повреждение в результате пожара и взрыва.

Каждая спасательная шлюпка или спасательный плот должны быть установлены с полным снабжением согласно требованиям согласно требованием 4.1.5 Кодекса КСС, с учетом поправок.

**6.3** Когда это возможно, установка должна быть устроена так, чтобы спасательные шлюпки в закрепленном на спусковом устройстве положении были защищены от повреждений, которые могут быть вызваны сильным волнением моря.

**6.4** Спасательные шлюпки должны храниться прикрепленными к спусковому устройству.

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

**6.6** Спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты должны устанавливаться в пределах зоны, допускающей использование подъемного гака плот-балки, если не предусмотрены средства для перемещения плотов, которые не выходят из строя при крене и дифференте в пределах значений, указанных в части V «Деление на отсеки» для любого случая повреждения или при качке установки, или прекращении подачи энергии.

**6.7** Каждый спасательный плот, за исключением указанных в [2.1.3](#), должен устанавливаться так, чтобы его фалинь был постоянно прикреплен к установке через слабое звено и устройство, обеспечивающее свободное всплытие, удовлетворяющее требованиям 4.1.6 Кодекса КСС, с учетом поправок, таким образом, чтобы спасательный плот мог свободно всплывать и, если он является надувным, то надуваться автоматически, если установка тонет.

**6.8** Дежурные шлюпки должны быть установлены:

**.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 приспособление для ее установки не мешали использованию любого другого коллективного спасательного средства в любом другом месте спуска;

**.4** в соответствии с [6.1 — 6.7](#), если они являются также спасательными шлюпками.

## **7 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СПУСКА И ПОДЪЕМА СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК, СПАСАТЕЛЬНЫХ ПЛОТОВ И ДЕЖУРНЫХ ШЛЮПОК**

**7.1** Спусковые устройства, отвечающие требованиям 6.1 Кодекса КСС, насколько они применимы, должны быть предусмотрены для всех спасательных шлюпок и спасательных плотов спускаемого типа.

**7.2** Устройства спуска и подъема должны быть такими, чтобы находящийся на установке оператор, управляющий устройством, мог осуществлять непрерывное наблюдение за спасательной шлюпкой или спасательным плотом во время их спуска, а в отношении спасательной шлюпки – и во время ее подъема.

**7.3** Только один тип разобщающего механизма должен применяться для одинаковых имеющихся на установке коллективных спасательных средств.

**7.4** Подготовка и использование спасательной шлюпки или спасательного плота в любом одном месте спуска не должны мешать быстрой подготовке и использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска.

**7.5** Лопари, если они используются, должны быть достаточной длины, чтобы спасательные шлюпки или плоты могли быть спущены на воду с установки при неблагоприятных условиях таких, как транспортировка при наименьшей осадке или эксплуатация при наименьшей эксплуатационной осадке, или любых случаях повреждений, указанных в части V «Деление на отсеки» Правил МСП.

**7.6** Во время подготовки и спуска спасательные шлюпки и плоты, их спусковые устройства, а также поверхность воды в районе спуска должны иметь достаточное освещение от основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых частью X «Электрическое оборудование» Правил МСП.

**7.7** Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие попадание откачиваемой с МСП воды на спасательные шлюпки и плоты во время оставления установки.

**7.8** Все спасательные шлюпки, которые требуются для обеспечения оставления установки всеми находящимися на ней людьми, должны иметь возможность спуска на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превышающего 10 мин с момента подачи сигнала об оставлении установки.

**7.9** Ручные тормоза спускового устройства должны быть устроены так, чтобы действие тормоза прекращалось лишь тогда, когда оператор или механизм, приводимый в действие оператором, удерживает рукоятку управления тормозом в положении, при котором тормоз не действует.

**7.10** Каждая спасательная шлюпка или плот должны быть установлены так, чтобы они были в стороне от опор, колонн, башмаков, растяжек, матов или иных конструкций, находящихся ниже корпуса самоподъемной установки и ниже верхнего корпуса установки со стабилизирующими колоннами, когда установки находятся в неповрежденном состоянии.

**7.11** При любом состоянии повреждения, указанном в части V «Деление на отсеки» Правил МСП, спасательные шлюпки, общая вместимость которых должна составлять не менее 100 % людей, находящихся на борту установки, в дополнение ко всем требованиям настоящей части по их установке и спуску, должны быть установлены так, чтобы они могли быть беспрепятственно спущены.

**7.12** Особое внимание при проектировании МСП должно быть уделено положению и ориентации спасательных шлюпок и плотов для того, чтобы эффективно и безопасно обеспечивался клиренс установки с учетом возможностей, которыми обладают спасательные средства.

**7.13** Несмотря на требование 6.1.2.8 Кодекса КСС, скорость спуска не должна быть более чем 1 м/с.

**7.14** Спускные устройства для дежурных шлюпок должны отвечать требованиям [7.1—7.13](#).

**7.15** Должен быть обеспечен быстрый подъем дежурной шлюпки, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения. Если дежурная шлюпка является также и спасательной шлюпкой, то быстрый подъем должен быть обеспечен, когда шлюпка нагружена полным комплектом снабжения и людьми в количестве не менее 6 чел.

**7.16** 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.

## **8 ЛИНЕМЕТАТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА**

**8.1** Каждая МСП должна быть снабжена одним комплектом линеметательного устройства, отвечающего требованиям 7.1 Кодекса КСС.

Российский морской регистр судоходства

**Правила классификации и постройки морских стационарных платформ  
Часть XVII  
Спасательные средства**

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»  
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8  
[www.rs-class.org/ru/](http://www.rs-class.org/ru/)