

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА  
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
HEAD OFFICE

Санкт-Петербург  
St. Petersburg



Информационное письмо  
Information letter

№ 010-6.2МК-455ц от 05.02.2010г.  
of

<b>КАСАТЕЛЬНО:</b> Re:  Принятие в ИМО документа MSC.1/Circ.1206/Rev.1 от 11 июня 2009 года "Меры по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками"  Adoption of MSC.1/Circ.1206/Rev.1 dated 11 June 2009 "Measures to prevent accidents with lifeboats"	На основании ЦП: Based on Circular letter:  № 010-6.2МК-455ц от 02.02.2010 № dated	Ввод в действие: Implementation date:  С момента получения / Upon receipt
	Учтены требования нормативных документов (ИМО, МАКО и др.) Requirements of normative documents taken into consideration IMO, IACS and other)	Срок действия: Valid until:
	Документ ИМО MSC.1/Circ.1206/Rev.1	Дополняет/изменяет/отменяет информационное письмо Supplementing/amending/cancelling/ inf. letter  № от № dated
<b>ОБЪЕКТ НАБЛЮДЕНИЯ:</b> SUPERVISED ITEM:  Ships built on or after 1 July 1986		Приложение. Количество страниц: 2+30 Annex. Number of pages:

Зам. генерального директора  
Director General/Deputy Director General

подпись

В.И.Евенко / V.I. Evenko  
Ф.И.О.

Комитет по безопасности на море ИМО 11 июня 2009 года на своей 86 сессии одобрил поправки к документу MSC.1/Circ.1206 в отношении освидетельствований, обслуживания и ремонта спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой и принял документ MSC.1/Circ.1206/Rev.1, заменяющий ранее принятые документы ИМО MSC/Circ.1049, MSC/Circ.1093, MSC/Circ.1136, MSC/Circ.1137 и MSC.1/Circ.1206.

В соответствии с принятым циркуляром ИМО:

- Еженедельные и ежемесячные проверки и текущее обслуживание, требуемые наставлениями по техническому обслуживанию оборудования, разработанными изготовителем, должны проводиться под непосредственным наблюдением лица старшего командного состава судна.
- Все другие тщательные проверки, обслуживание, ремонт, эксплуатационные ежегодные и пятилетние испытания, требуемые Правилom III/20.11 СОЛАС, должны проводиться представителем изготовителя или предприятием (поставщиком услуг), надлежащим образом подготовленным и сертифицированным на право проведения такой работы.
- Предприятия (поставщики услуг), проводящие работы, указанные в пункте 2, должны соответствовать требованиям документа ИМО MSC.1/Circ.1277 (смотри также пункт 11.3.1 Части I "Общие положения по техническому наблюдению" Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов).
- На судах должны храниться все отчеты и перечни контрольных проверок, правильно заполненные и подписанные лицом, выполняющим проверку и работу по техническому обслуживанию. Такие отчеты и перечни должны быть также подписаны капитаном судна или представителем «компаний».
- После завершения ремонтов, тщательной проверки и ежегодного обслуживания и испытания представитель изготовителя или поставщик услуг, который проводил работу, должен сразу же выдать на судно подтверждение, удостоверяющее, что соответствующее устройство или изделие находится в годном техническом состоянии и может быть использовано по прямому назначению.

Подразделениям РС при проведении периодических освидетельствований судов следует контролировать своевременность проведения требуемых Правилom III/20.11 СОЛАС тщательных проверок и испытаний, которые должны выполняться в пределах вилкок освидетельствований.

На основании выданного представителем изготовителя или поставщика услуг документа о проведении требуемых Правилom III/20.11 СОЛАС тщательных проверок и испытаний инспектором РС выдается/заполняется Удостоверение по форме 4.1.4.

Исполнитель:

Drawn up by:

Ф.И.О.  
full name

отд.

тел.  
phone

## ИМО

Ref. T4/3.01

MSC.1/Circ.1206/Rev.1  
11 июня 2009

### МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ПРОИСШЕСТВИЙ СО СПАСАТЕЛЬНЫМИ ШЛЮПКАМИ

1 Комитет по безопасности на море на своей семьдесят первой сессии (10 - 19 мая 2006 года) напомнил, что на его семьдесят пятой сессии (15 - 24 мая 2002 года) он рассмотрел вопрос о неприемлемо большом количестве происшествий со спасательными шлюпками, произошедших в течение недавних лет; члены экипажей были ранены, иногда - смертельно, на учениях и/или проверках, и отметил, что в большинстве случаев происшествия подпадали под следующие категории:

- .1 отказ работы механизма отдачи гаков под нагрузкой;
- .2 ненамеренное срабатывание механизма отдачи гаков под нагрузкой;
- .3 ненадлежащее обслуживание спасательных шлюпок, шлюпбалок и спускового оборудования;
- .4 отсутствие должного общения;
- .5 недостаточное знание спасательных шлюпок, шлюпбалок, оборудования и органов управления;
- .6 опасные методы эксплуатации спасательной шлюпки на учениях и осмотрах; и
- .7 недостатки конструкции, не имеющие отношения к механизмам отдачи гаков под нагрузкой.

2 В ожидании дальнейшего рассмотрения проблемы Комитет принял MSC/Circ.1049 - «Происшествия со спасательными шлюпками», с тем, чтобы привлечь внимание изготовителей, судовладельцев, членов экипажей и классификационных обществ к травмированию моряков и их гибели вследствие отсутствия должного внимания к проектированию, конструкции, обслуживанию и эксплуатации спасательных шлюпок, шлюпбалок и относящегося к ним оборудования и призвал всех заинтересованных предпринять необходимые действия по предотвращению в будущем происшествий со спасательными шлюпками. Комитет предложил правительствам-членам ИМО:

- .1 привлечь к этому циркулярному письму внимание их морских Администраций, соответствующих организаций отрасли, изготовителей, судовладельцев, экипажей и классификационных обществ; и
- .2 предпринять необходимые действия, чтобы предотвратить в будущем происшествия со спасательными шлюпками, пока не выработано соответствующее руководство ИМО;
- .3 обеспечить, чтобы:
  - .3.1 оборудование, разобшающее гаки под нагрузкой, используемое на судах, совершающих плавание под их флагом, находилось в полном соответствии с требованиями пунктов 4.4.7.6.2.2 – 4.4.7.6.5 Кодекса ЛСА;

- .3.2 на судне имелась вся соответствующая документация по обслуживанию, ремонту и содержанию в порядке спасательных шлюпок, спусковых устройств и связанного с ними оборудования;
  - .3.3 персонал, осуществляющий проверки, обслуживание, ремонт содержание в порядке спасательных шлюпок, спусковых устройств и связанного с ними оборудования, был подготовлен и знал свои обязанности;
  - .3.4 обслуживание и ремонт спасательных шлюпок, спусковых устройств и связанного с ними оборудования осуществлялись в соответствии с одобренными установленными процедурами;
  - .3.5 учения с задействованием спасательной шлюпки проводились в соответствии с Правилom III/19.3.3 Конвенции СОЛАС с целью обеспечения того, что персонал судна будет способен безопасно занять места в шлюпках и спустить их в случае чрезвычайной ситуации;
  - .3.6 принципы техники безопасности применялись также и к учениям;
  - .3.7 персонал, осуществляющий обслуживание и ремонт шлюпок, имел соответствующую квалификацию;
  - .3.8 шкентели для вывешивания шлюпок использовались только для целей обслуживания, но не в процессе обучения;
  - .3.9 все проверки в отношении конструкции и одобрения спасательных средств проводились строго в соответствии с руководствами Организации, чтобы выявить и исправить на ранней стадии любые ошибки в проекте;
  - .3.10 оборудование было легко доступно для проверок и обслуживания, оставалось таковым в жестких условиях - и не только при испытаниях прототипа; и
  - .3.11 одобряющие власти и органы, при вынесении оценки оборудованию для одобрения, уделяли пристальное внимание надлежащему качеству и современным возможностям; и
- .4 рекомендовать судовладельцам при обслуживании и ремонте нанимать квалифицированный персонал, предпочтительно, дипломированный изготовителем.

3 Правительством-членам ИМО было далее рекомендовано обеспечить, чтобы при выполнении положений Правила IX/4.3 Конвенции СОЛАС вышеупомянутым вопросам было уделено должное внимание в системе управления безопасностью компании.

4 Комитет далее напомнил, что на своей 77 сессии (28 мая - 6 июня 2003 года), с учетом опыта, полученного с момента принятия на его 62 сессии (24 - 26 мая 1993 года) «Руководства по инспекциям и техническому обслуживанию устройств отдачи гаков спасательных шлюпок под нагрузкой» (MSC/Circ.614), и с учетом того, что благодаря применению расширенного и усовершенствованного руководства следует ожидать снижения количества происшествий со спасательными шлюпками,

принял Руководство по периодическому обслуживанию и ремонту спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой (MSC/Circ.1093), заменяющие MSC/Circ.614. Учитывая принятые впоследствии поправки к Главе III Конвенции СОЛАС и к Кодексу ЛСА, а также рассмотрев предложения 50 сессии Подкомитета по Противопожарной защите судов, Комитет одобрил поправки к Руководству, и далее отметил, что разработанное для спасательных шлюпок руководство может также применяться при периодическом обслуживании и ремонте спасательных плотов, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, а также их спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой.

5 Комитет далее напомнил, что на его 79 сессии (1 - 10 декабря 2004 года) он поддержал намерение Подкомитета по проектированию и оборудованию судов разработать позднее Руководство ИМО, сотрудничая с Подкомитетом по стандартам обучения и несения вахты, как предусмотрено в MSC/Circ.1049, и, соответственно, одобрил Руководство по безопасности при проведении учений по оставлению судна с использованием спасательных шлюпок (MSC/Circ.1136), представленное в приложении 2. Комитет далее напомнил, что Руководство касается, в основном, действий с другими спасательными системами на учениях по оставлению судна, и его следует принимать во внимание при проведении таких учений. В связи с MSC/Circ.1136 и, признавая необходимость предоставления общего описания важнейших мер по безопасному моделированию спуска шлюпок свободным падением, требуемых Правилom III/19.3.3.4 Конвенции СОЛАС и, рассмотрев предложения 47 сессии Подкомитета по проектированию и оборудованию судов, Комитет далее одобрил Руководство по моделированию спуска спасательных шлюпок свободным падением (MSC/Circ.1137), представленное в Дополнении к Приложению 2.

6 Признав необходимость приведения на уровень современности нескольких из упомянутых выше циркулярных писем и рассмотрев предложения 50 сессии Подкомитета по противопожарной защите судов по объединению в один документ многочисленные циркулярных писем о мерах по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками, с целью оказания помощи мореплавателям, Комитет одобрил Руководство по периодическому обслуживанию и ремонту спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой и Руководство по безопасности при проведении учений по оставлению судна с использованием спасательных шлюпок, представленные соответственно в Приложениях 1 и 2 к MSC.1/Circ.1206.

7 Комитет по безопасности на море на его 86 сессии (26 мая – 5 июня 2009 года) одобрил поправки к вышеупомянутым Руководствам (Приложения 1 и 2 к MSC.1/Circ.1206) в отношении проверок и обслуживания спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой, следуя рекомендациям, сделанным Подкомитетом по проектированию и оборудованию судов на его 52 сессии. Пересмотренные Руководства представлены в Приложениях 1 и 2 к этому циркулярному письму.

8 Правительствам-членам ИМО предлагается задействовать представленные в Приложениях Руководства как можно раньше и привлечь к ним внимание судовладельцев, операторов судов, организаций, обслуживающих суда, судового персонала, сюрвейеров, производителей и всех других заинтересованных сторон, имеющих отношение к инспектированию, техническому обслуживанию и ремонту спасательных шлюпок, спасательных плотов, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, а также их спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой.

8 Настоящее циркулярное письмо заменяет MSC/Circ.1049, MSC/Circ.1093, MSC/Circ.1136, MSC/Circ.1137 и MSC.1/Circ.1206.

\*\*\*



## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

**РУКОВОДСТВО ПО ПЕРИОДИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК, СПУСКОВЫХ УСТРОЙСТВ И УСТРОЙСТВ ОТДАЧИ ГАКОВ ПОД НАГРУЗКОЙ****Общие положения**

1 Цель этого Руководства состоит в том, чтобы установить единообразную безопасную и документированную процедуру проведения и оформления периодического обслуживания и ремонта спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой.

2 Это Руководство связано с применением МКУБ к периодическому обслуживанию и ремонту устройств спасательной шлюпки, и поэтому оно должно быть отражено в разработанных для судна процедурах, в соответствии с упомянутым Кодексом.

3 Основной принцип данного Руководства может также использоваться для целей периодического обслуживания и ремонта спасательных плотов, дежурных шлюпок, скоростных дежурных шлюпок, их спусковых устройств и устройств отдачи гаков.

4 Подробная информация по некоторым процедурам, охватываемым этим Руководством, представлена в Дополнении.

**Ссылки на Правила СОЛАС**

5 Настоящее Руководство касается требований, изложенных в правилах:

- .1 III/20 Конвенции СОЛАС – Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки; и
- .2 III/36 Конвенции СОЛАС – Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне.

**Ответственность**

6 Компания\* ответственна за обслуживание и ремонт на своих судах, в соответствии с Правилom III/20 Конвенции СОЛАС, и за установление и выполнение процедур по обеспечению здоровья, безопасности и охраны окружающей среды (HSE), охватывающих все виды деятельности при обслуживании и ремонте.

7 Персонал, производящий обслуживание и ремонт, ответствен за выполнение своей работы, в соответствии с системой, о которой говорится в пункте 10.

8 Вышеуказанный персонал также ответствен за исполнение инструкций и процедур по HSE.

9 Поставщик услуг, производящий тщательную проверку, эксплуатационные испытания, ремонт и капитальный ремонт спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой, должны быть одобрены в соответствии с MSC.1/Circ.1277.

---

\*Для целей этого Руководства определение понятия «компания» соответствует определению, представленному в Правиле IX/1.2 Конвенции СОЛАС

### **Сертификация**

10 В тех случаях, когда данное Руководство требует сертификации обслуживающего персонала, такой сертификат должен быть выдан в соответствии с установленной системой подготовки персонала и выдачи полномочий в соответствии с MSC.1/Circ.1277.

### **Уровни квалификации**

11 Еженедельные и ежемесячные проверки и текущее обслуживание, как указано в наставлении по обслуживанию оборудования, должны проводиться под непосредственным наблюдением лица старшего командного состава судна в соответствии с наставлением(-ями) по обслуживанию.

12 Все другие проверки, обслуживания и ремонт должны проводиться представителем изготовителя или человеком, надлежащим образом подготовленным и сертифицированным на право проведения такой работы в соответствии MSC.1/Circ.1277.

### **Отчеты и документирование**

13 Все отчеты и перечни контрольных проверок должны быть правильно заполнены и подписаны человеком, выполняющим проверку и работу по техническому обслуживанию, а также должны быть подписаны представителем компании или капитаном судна.

14 Отчеты о проверках, обслуживании, ремонте и регламентных работах должны обновляться и оставляться на судне.

15 По завершении ремонтов, тщательной проверки и ежегодного обслуживания поставщиком услуг, который проводил работу, должно быть сразу же выдано подтверждение, свидетельствующее о том, что устройства спасательной шлюпки остаются пригодными для использования по назначению.

\*\*\*



## ДОПОЛНЕНИЕ

### ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ

#### 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Любые проверки, обслуживание и ремонт должны быть выполнены в соответствии с наставлениями по обслуживанию и относящейся к этим процедурам технической документацией, разработанной изготовителем или альтернативной организацией, одобренным в соответствии с MSC.1/Circ.1277.

1.2 Полный комплект наставлений по обслуживанию и относящаяся к этим процедурам техническая документация, указанная в 1.1, должны быть на борту судна для использования при проведении всех работ, связанных с проверками, обслуживанием, регулировкой и переустановкой спасательной шлюпки и имеющего к ней отношение оборудования, такого как шлюпбалки и устройство разобщения.

1.3 Наставления по обслуживанию и относящаяся к этим процедурам техническая документация, указанная в 1.1, должна включать, как минимум, следующие пункты и должна периодически пересматриваться и обновляться по мере необходимости.

#### 2 ЕЖЕГОДНЫЙ ТЩАТЕЛЬНЫЙ ОСМОТР

2.1 Поскольку пункты, перечисленные в перечнях контрольных проверок для еженедельных/ежемесячных проверок, также входят в первую часть ежегодного тщательного осмотра, то осмотры по этим пунктам должны быть выполнены членами экипажей судов в присутствии представителя завода-изготовителя или другого человека, соответственно подготовленного и имеющего свидетельство для проведения работы, которая должна сделана, в соответствии с MSC.1/Circ.1277.

2.2 На судне должны быть отчеты о проведении проверок и текущего обслуживания и ремонта, выполненного экипажем судна, а также – применимые свидетельства на спусковые устройства и оборудование.

#### Спасательные шлюпки

2.3 Должно быть осмотрено и проверено на удовлетворительное состояние и эксплуатацию следующее:

- .1 состояние конструкции спасательной шлюпки, включая стационарное и съемное оборудование;
- .2 двигатель и движительная система;
- .3 система водяного орошения, где имеется;
- .4 автономная система воздухоснабжения, где имеется;
- .5 система маневрирования;
- .6 система электрооборудования; и
- .7 система осушения.

#### Устройство отдачи гаков

2.5 В соответствии с требованием пункта 3.1 после ежегодного испытания тормозов лебедки без людей в шлюпке механизм отдачи гаков должен быть проверен на удовлетворительное состояние и эксплуатацию по следующим пунктам:

- .1 работа устройств для приведения в действие механизма отдачи гаков;
- .2 чрезмерный свободный ход (допуски);
- .3 гидростатическая система блокировки отдачи, где имеется;
- .4 тросы для управления и отдачи гаков; и
- .5 крепление гаков.

#### Примечания:

- 1 Установка и обслуживание устройства отдачи гаков являются критическими операциями с точки зрения поддержания безопасной эксплуатации спасательной шлюпки и безопасности персонала в спасательной шлюпке. Поэтому все виды работ по проверке и обслуживанию этого оборудования должны выполняться с предельной осторожностью.
- 2 Никакое обслуживание или регулировка механизма отдачи гаков не должны предприниматься, когда гаки находятся под нагрузкой.
- 3 Для этой цели можно заводить найтовы для вывешивания, но они должны убираться, когда спасательная шлюпка находится на штатном месте и когда проводятся учения.
- 4 Устройство отдачи гаков (разобщающий механизм) должно быть осмотрено непосредственно перед его эксплуатационным испытанием. Разобщающий механизм должен быть снова проверен после его эксплуатационного испытания и после динамического испытания тормозов лебедки. Особое внимание следует уделить обеспечению того, чтобы не произошло никаких повреждений во время испытаний тормозов лебедки, и в особенности - крепления гаков.

2.6 Эксплуатационное испытание функции отдачи гаков под нагрузкой:

- .1 спасательную шлюпку погрузить частично в воду так, чтобы масса шлюпки главным образом поддерживалась лопарями, а гидростатическая система блокировки, где имеется, при этом не была приведена в действие;
- .2 привести в действие устройство отдачи гаков под нагрузкой;
- .3 переустановить устройство отдачи гаков под нагрузкой; и
- .4 осмотреть устройство отдачи гаков и крепление гаков, убедиться, что гаки полностью переустановлены и нет никаких повреждений.

- 2.7 Эксплуатационное испытание функции отдачи гаков без нагрузки:
- .1 установить спасательную шлюпку так, чтобы она была полностью на плаву;
  - .2 привести в действие устройство отдачи гаков без нагрузки;
  - .3 переустановить устройство отдачи гаков под нагрузкой; и
  - .4 установить спасательную шлюпку в исходное положение и привести ее в состояние эксплуатационной готовности.

**Примечание:**

Перед подъемом следует проверить, что устройство разобщения полностью и правильно переустановлено. Окончательное заваливание спасательной шлюпки в исходное положение должно быть выполнено без людей в шлюпке.

- 2.8 Эксплуатационное испытание функционирования разобщающего механизма спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением:
- .1 установить устройство для моделирования спуска как указано в инструкции по эксплуатации завода-изготовителя;
  - .2 оператору следует занять правильное положение сидя, пристегнуть ремни безопасности в сидячем положении, из которого должен быть приведен в действие разобщающий механизм;
  - .3 привести в действие разобщающий механизм, чтобы разобщить спасательную шлюпку;
  - .4 вернуть спасательную шлюпку в исходное положение;
  - .5 повторите предусмотренные выше в пунктах .2 - .4 процедуры с задействованием дублирующего разобщающего устройства, если это применимо;
  - .6 убрать устройство для моделирования спуска; и
  - .7 убедиться, что спасательная шлюпка приведена в состояние эксплуатационной готовности к спуску.

**Шлюпбалка**

- 2.9 Шлюпбалка должна быть осмотрена на предмет удовлетворительного состояния и эксплуатационной готовности по следующим пунктам:
- .1 конструкция шлюпбалки, в частности - в отношении коррозии, рассогласований, деформаций и чрезмерного свободного хода;
  - .2 тросы и блоки, возможные повреждения типа скручивания и коррозии;
  - .3 смазка тросов, блоков и движущихся частей;
  - .4 функционирование конечных выключателей;
  - .5 системы накопленной энергии; и
  - .6 гидравлические системы.

### **Лебедка**

2.10 Лебедка должна быть осмотрена на предмет удовлетворительного состояния и эксплуатационной готовности по следующим пунктам:

- .1 вскрыть и осмотреть тормозной механизм;
- .2 заменить тормозные колодки, в случае необходимости;
- .3 осмотреть систему дистанционного управления;
- .4 осмотреть систему электропитания; и
- .5 фундамент лебедки.

### **3 Динамическое испытание тормоза лебедки**

- 3.1 Ежегодное эксплуатационное испытание должно предпочтительно проводиться опусканием пустой шлюпки. После достижения максимальной скорости при спуске шлюпки и перед тем как она коснется воды, тормоз должен быть резко приведен в действие.
- 3.2 Один раз в пять лет должно быть проведено эксплуатационное испытание опусканием шлюпки, нагруженной таким образом, чтобы ее испытательный вес в 1.1 раза превышал ее вес с полным комплектом людей и снабжения, или с эквивалентном грузом. После достижения максимальной скорости при спуске и перед тем как шлюпка достигнет воды, тормоз должен быть резко приведен в действие.
- 3.3 После этих испытаний должны быть вновь осмотрены тормозные колодки и нагруженные детали.

#### **Примечание**

Должны быть приняты меры предосторожности при загрузке спасательной шлюпки для этого испытания, чтобы не было неблагоприятного влияния свободной поверхности или повышения центра тяжести на остойчивость шлюпки.

### **4 Переборка устройства отдачи гаков под нагрузкой**

Переборка устройства отдачи гаков под нагрузкой включает:

- .1 разборку устройства разобщения гаков;
- .2 осмотр в отношении допустимых отклонений и соответствие проектным требованиям;
- .3 настройку системы механизма разобщения после сборки;
- .4 эксплуатационное испытание как указано выше и с нагрузкой согласно Правилу III/20.11.2.3 Конвенции СОЛАС; и
- .5 осмотр жизненно важных частей на наличие дефектов и трещин.

#### **Примечание**

Может быть применен метод неразрушающего контроля (NDE - non-destructive examination), такой как цветная дефектоскопия (PDE – dye penetrants),

\* \* \*

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

РУКОВОДСТВО ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ УЧЕНИЙ ПО  
ОСТАВЛЕНИЮ СУДНА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК**1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ****1.1 Введение**

1.1.1 Важно, чтобы моряки знали спасательные системы, имеющиеся на судне, и чтобы они верили, что эти системы, предназначенные обеспечить их безопасность, сработают в случае чрезвычайной ситуации и окажутся эффективными. Для достижения этой цели необходимо проводить периодические учения на судне.

1.1.2 Подготовка экипажа является важной составляющей учений. Дополнительно к первоначальной подготовке на берегу, на судне осуществляется подготовка членов экипажа к работе с судовыми системами, проводится ознакомление с соответствующими процедурами их использования, проводятся учения. В таких случаях целью является выработка соответствующих требований в отношении компетентности членов экипажа, что обеспечило бы эффективное и безопасное использование оборудования, требуемого Конвенцией СОЛАС-1974. При проведении учений временные границы, предусмотренные требованиями СОЛАС для оставления судна, следует рассматривать как второстепенную задачу.

**1.2 Частота проведения учений**

Опыт показывает, что если учения проводятся часто, то это способствует достижению целей: члены экипажа знакомятся с имеющимися на судне спасательными системами, и растет их уверенность в том, что системы сработают и будут эффективны в случае чрезвычайной ситуации. На учениях члены экипажа имеют возможность приобрести опыт использования оборудования безопасности и опыт совместных действий. Тренировки необходимы для того, чтобы научиться справляться с трудностями в чрезвычайных ситуациях, если будет необходимо оставить судно. Однако, в связи с тем, что часто происходят замены членов экипажа, бывает так, что трудно быть уверенным в том, что все члены экипажа, находящиеся на борту, имели возможность участвовать в учениях, если проводилось лишь минимально требуемое количество учений. Поэтому следует обратить внимание на то, чтобы учения проводились по расписанию для обеспечения того, чтобы все находящиеся на борту члены экипажа имели своевременную возможность ознакомиться с судовыми системами безопасности.

**1.3 Учения должны быть безопасны**

1.3.1 Учения по оставлению судна должны быть спланированы, организованы и проведены так, чтобы признанные риски были сведены к минимуму, и в соответствии с важными судовыми требованиями в отношении техники безопасности и здоровья.

1.3.2 Учения дают возможность проверить спасательные системы в работе, а также то, чтобы все относящееся к ним оборудование находилось на штатном месте, и было бы готово к использованию.

1.3.3 Перед проведением учений следует проверить спасательную шлюпку и убедиться в том, что ее спасательное оборудование проходило обслуживание и ремонт в соответствии с судовыми наставлениями по обслуживанию и относящейся к этим процедурам технической документацией, а также в том, что приняты все меры предосторожности. Об износе оборудования, об амортизации и о коррозии следует незамедлительно докладывать ответственному лицу командного состава.

**1.4 Значение подготовки**

Учения должны проводиться ради обеспечения подготовки с целью приобретения опыта членами экипажа, а не ради того, чтобы формально выполнить требование в отношении проведения учений. Независимо от того, какие именно учения проводятся: учения на случай чрезвычайной ситуации, требуемые Конвенцией СОЛАС, или дополнительные занятия для повышения уровня компетентности членов экипажа, они должны

проводиться в безопасном темпе. Во время учений следует принимать меры предосторожности для обеспечения того, чтобы каждый был ознакомлен со своими обязанностями и с оборудованием. Если необходимо, во время учений должны быть перерывы для разъяснения особенно трудных вопросов. Наличие опыта у членов экипажа - важный фактор определения того, как быстро и уверенно должны выполняться те или иные действия.

## **1.5 Планирование и организация учений**

1.5.1 Конвенция СОЛАС 1974 требует, чтобы учения проводились настолько это практически возможно так, как если бы в действительности существовала чрезвычайная ситуация\*. Это значит, что следует проводить учения в полном объеме, насколько это практически возможно. В то же время должно быть обеспечено, чтобы учения могли бы быть проведены в обстановке, обеспечивающей безопасность во всех отношениях. Следовательно, элементы учений, которые могут привести к неоправданным рискам, требуют особого внимания, или же могут быть исключены из учений.

1.5.2 При подготовке учений лица, ответственные за их проведение, должны изучить руководство завода-изготовителя, чтобы быть уверенным в том, что плановые учения будут проведены пройдут надлежащим образом. Лица, ответственные за проведение учений, должны удостовериться в том, что члены экипажа знают руководство, предусмотренное в наставлении по судовым спасательным системам.

1.5.3 Уроки, полученные в ходе учений, должны быть задокументированы, они должны обсуждаться на судовых занятиях по подготовке экипажа и при планировании следующих учений.

1.5.4 Спуск шлюпки с полным количеством людей – только пример элемента учений, который может в зависимости от обстоятельств, привести к неоправданному риску. В таких случаях учения следует проводить лишь при соблюдении особых мер предосторожности.

## **2 УЧЕНИЯ ПО ОСТАВЛЕНИЮ СУДНА**

### **2.1 Введение**

Важно, чтобы члены экипажа, которые работают с оборудованием, обеспечивающим безопасности на судне, знали работу и эксплуатацию такого оборудования. Согласно требованиям Конвенции СОЛАС-1974 на судне должны быть достаточно подробные наставления и инструкции завода-изготовителя для тренировок, они должны быть абсолютно понятны членам экипажа. Такие наставления и инструкции завода-изготовителя должны быть легкодоступны каждому на судне, а во время учений их следует строго соблюдать.

### **2.2 Руководство судовладельцу**

2.2.1 Судовладелец должен обеспечить, чтобы появляющееся на судах компании новое оборудование, обеспечивающее безопасность, было одобренного типа и установлено в соответствии с положениями Конвенции СОЛАС 1974 и Международного кодекса по спасательным средствам (Кодекс ЛСА).

2.2.2 Процедуры по безопасному проведению учений должны быть включены в Систему управления безопасностью (СУБ) судовых компаний. Подробные процедуры элементов учений, при выполнении которых люди могут подвергаться особому риску, должны выявляться при оценке рабочих мест применимо к соответствующему спасательному средству.

---

\* См. правило III/19.3.1 Конвенции СОЛАС

2.2.3 Персонал, выполняющий техническое обслуживание и ремонт спасательной шлюпки, должен иметь соответствующую квалификацию.\*

### **2.3 Спасательные шлюпки, спускаемые с помощью лопарей**

2.3.1 Во время учений ответственные за их проведение лица должны быть начеку, они должны следить за тем, чтобы обстоятельства не приводили к опасному развитию ситуации, должны обращать внимание ответственных исполнителей на соответствующие действия. Важными составляющими морских систем безопасности являются взаимодействие и рекомендации судовладельцу, Администрации и заводу-изготовителю по улучшению системы.

2.3.2 При проведении учений с людьми на борту спасательной шлюпки рекомендуется, чтобы шлюпка сначала была спущена на воду без людей и поднята, чтобы убедиться в том, что устройства и средства функционируют нормально. Затем шлюпка должна быть спущена на воду только с таким количеством людей на борту, какое необходимо для эксплуатации шлюпки.

2.3.3 Перед вываливанием шлюпбалки для предотвращения запутывания найтовов и захватов следует проверить их правильное разобшение.

### **2.4 Спасательные шлюпки, спускаемые свободным падением**

2.4.1 Ежемесячные учения с задействованием спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, должны проводиться в соответствии с инструкциями завода-изготовителя так, чтобы люди, которые должны быть в спасательной шлюпке в случае чрезвычайной ситуации, прошли соответствующую подготовку и умели бы подняться в шлюпку, занять свои места в правильной последовательности и пристегнуться ремнями безопасности; и также чтобы они были проинструктированы в отношении того, как действовать при спуске на воду.

2.4.2 При осуществлении спуска спасательной шлюпки свободным падением в случае, когда операция частью учений, такую операцию следует проводить с минимальным количеством персонала в шлюпке, требуемым для осуществления маневрирования шлюпки в воде и для ее подъема. Операция по подъему шлюпки должна проводиться с особой осторожностью, учитывая высокую степень риска такой операции. Когда разрешено правилами СОЛАС, моделирование спуска следует проводить в соответствии с инструкциями завода-изготовителя, учитывая должным образом Руководство по моделированию спуска шлюпок свободным падением, представленное в Дополнении.

\* \* \*

---

См. Руководство по периодическому техническому обслуживанию и ремонту спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой (Приложение 1)

## ДОПОЛНЕНИЕ

### РУКОВОДСТВО ПО МОДЕЛИРОВАНИЮ СПУСКА СПАСАТЕЛЬНОЙ ШЛЮПКИ СВОБОДНЫМ ПАДЕНИЕМ

#### 1 Определение

Моделирование спуска является средством подготовки экипажа судна для выполнения им процедуры разобщения спасательных шлюпок, предназначенных для спуска свободным падением, а также для проверки удовлетворительного функционирования системы разобщения для свободного падения, без осуществления падения спасательной шлюпки в воду.

#### 2 Цели и область распространения

Целью настоящего Руководства является предоставление общего описания главных мер по безопасному моделированию спуска свободным падением. Данное Руководство носит общий характер; для осуществления моделирования спуска шлюпок свободным падением всегда надлежит обращаться к наставлению по эксплуатации завода-изготовителя спасательной шлюпки. Моделирование спуска должно проводиться только со спасательными шлюпками и устройствами спуска, спроектированными для такого вида спуска и для которых имеются инструкции завода-изготовителя. Моделирование спуска должно производиться под наблюдением ответственного лица, которым должно быть лицо из числа командного состава, имеющее опыт осуществления подобных процедур.

#### 3 Типовая последовательность действий при моделировании спуска

3.1 Проверить оборудование и документацию с целью удостовериться в том, что все компоненты спасательной шлюпки и спускового устройства находятся в хорошем рабочем состоянии.

3.2 Удостовериться в том, что устройство(-а) удержания, предусмотренное изготовителем для моделирования спуска, установлены и зафиксированы, и что механизм разобщения шлюпки полностью и надлежащим образом задействован.

3.3 Установить и поддерживать хорошую связь между назначенной для управления шлюпкой командой и ответственным за спуск лицом.

3.4 Отдать найтовы, зажимы и другие устройства, предназначенные для крепления спасательной шлюпки по-походному или для ее технического обслуживания, за исключением тех, которые требуются для моделирования спуска.

3.5 Участвующему в учениях полному комплекту людей, расписанному для посадки, занять места в спасательной шлюпке и пристегнуть ремни безопасности под наблюдением ответственного лица.

3.6 Всем остальным, за исключением назначенной для управления шлюпкой команды, - покинуть спасательную шлюпку. Члены назначенной команды полностью подготавливают спасательную шлюпку для спуска свободным падением и пристегиваются на своих сиденьях для проведения операции по разобщению шлюпки.

3.7 Назначенная для управления шлюпкой команда приводит в действие разобщающий механизм по указанию ответственного лица. Убедиться в том, что разобщающий механизм функционирует удовлетворительным образом и, если это применимо, что спасательная шлюпка переместилась вниз по рампе на расстояние, указанное в инструкциях изготовителя.

3.8 Вернуть спасательную шлюпку на ее штатное место, используя средства, предусмотренные изготовителем, и убедиться в том, что разобщающий механизм полностью и надлежащим образом возвращен в исходное положение.



3.9 Повторить процедуры, начиная с указанной в 3.7 выше, используя дублирующий разобщающий механизм, если он имеется.

3.10 Назначенная для управления шлюпкой команда выходит из спасательной шлюпки.

3.11 Убедиться в том, что спасательная шлюпка возвращена в ее штатное положение по-походному. Снять любые устройства удержания и/или подъемные устройства, которые использовались только для процедуры моделирования спуска.

---



Ref. T4/3.01

MSC.1/Circ.1206/Rev.1  
11 June 2009

## MEASURES TO PREVENT ACCIDENTS WITH LIFEBOATS

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-first session (10 to 19 May 2006), recalled that at its seventy-fifth session (15 to 24 May 2002), it had considered the issue of the unacceptably high number of accidents with lifeboats in which crew were being injured, sometimes fatally, while participating in lifeboat drills and/or inspections, and noted that most accidents fell under the following categories:

- .1 failure of on-load release mechanism;
- .2 inadvertent operation of on-load release mechanism;
- .3 inadequate maintenance of lifeboats, davits and launching equipment;
- .4 communication failures;
- .5 lack of familiarity with lifeboats, davits, equipment and associated controls;
- .6 unsafe practices during lifeboat drills and inspections; and
- .7 design faults other than on-load release mechanisms.

2 Pending further consideration of the problem, the Committee approved MSC/Circ.1049 on Accidents with lifeboats, to draw the attention of manufacturers, shipowners, crews and classification societies to the personal injury and loss of life that may follow inadequate attention to the design, construction, maintenance and operation of lifeboats, davits and associated equipment and urged all concerned to take necessary action to prevent further accidents with lifeboats. It invited Member Governments to:

- .1 bring the circular to the attention of their maritime Administrations, relevant industry organizations, manufacturers, shipowners, crews and classification societies;
- .2 take the necessary action to prevent further accidents with lifeboats pending the development of appropriate IMO guidance;
- .3 ensure that:
  - .3.1 on-load release equipment used on ships flying their flag is in full compliance with the requirements of paragraphs 4.4.7.6.2.2 to 4.4.7.6.5 of the LSA Code;
  - .3.2 all appropriate documentation for the maintenance and adjustment of lifeboats, launching appliances and associated equipment is available on board;

- .3.3 personnel undertaking inspections, maintenance and adjustment of lifeboats, launching appliances and associated equipment are fully trained and familiar with these duties;
  - .3.4 maintenance of lifeboats, launching appliances and associated equipment is carried out in accordance with approved established procedures;
  - .3.5 lifeboat drills are conducted in accordance with SOLAS regulation III/19.3.3 for the purpose of ensuring that ship's personnel will be able to safely embark and launch the lifeboats in an emergency;
  - .3.6 the principles of safety and health at work apply to drills as well;
  - .3.7 personnel undertaking maintenance and repair activities are appropriately qualified;
  - .3.8 hanging-off pennants should only be used for maintenance purposes and not during training exercises;
  - .3.9 all tests required for the design and approval of life-saving appliances are conducted rigorously, according to the Guidelines developed by the Organization, in order to identify and rectify any design faults at an early stage;
  - .3.10 the equipment is easily accessible for inspections and maintenance and is proven durable in harsh operational conditions, in addition to withstanding prototype tests; and
  - .3.11 the approving authorities or bodies pay close attention to proper workmanship and state-of-the-art possibilities when assessing equipment for approval; and
- .4 encourage shipowners, when undertaking maintenance and repair activities, to employ qualified personnel, preferably certified by the manufacturer.

3 Member Governments were further invited, while enforcing the provisions of SOLAS regulation IX/4.3, to ensure that the above issues are addressed through the Safety Management System of the company, as appropriate.

4 The Committee further recalled that, at its seventy-seventh session (28 May to 6 June 2003), recognizing the experience gained since the approval of the Guidelines on inspection and maintenance of lifeboat on-load release gear (MSC/Circ.614) at its sixty-second session (24 to 28 May 1993), and that the implementation of expanded and improved guidelines could contribute towards a reduction of the incidence of accidents with lifeboats, it had approved the Guidelines for periodic servicing and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear (MSC/Circ.1093), superseding MSC/Circ.614. Taking into account subsequent amendments to SOLAS chapter III and the LSA Code, and having considered proposals by the fiftieth session of the Sub-Committee on Fire Protection, the Committee approved amendments to the Guidelines, and further noted that the guidance developed for lifeboats could also apply to the periodic servicing and maintenance of liferafts, rescue boats and fast rescue boats and their launching appliances and on-load release gear.

5 The Committee further recalled that, at its seventy-ninth session (1 to 10 December 2004), it had endorsed the intention of the Sub-Committee on Ship Design and Equipment, in cooperation with the Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping, to develop further IMO guidance as envisioned in MSC/Circ.1049 and, accordingly, approved the Guidance on safety during abandon ship drills using lifeboats (MSC/Circ.1136), as set out in annex 2. The Committee further recalled that the Guidance developed for lifeboats has relevance, in general, for emergency drills with other life-saving systems and should be taken into account when such drills are conducted. In connection with MSC/Circ.1136, and recognizing the need to provide a basic outline of essential steps to safely carry out simulated launching of free-fall lifeboats in accordance with SOLAS regulation III/19.3.3.4, and having considered proposals by the forty-seventh session of the Sub-Committee on Design and Equipment, the Committee further approved the Guidelines for simulated launching of free-fall lifeboats (MSC/Circ.1137), as set out in the appendix to annex 2.

6 Having considered the need to update several of the circulars discussed above, and having considered proposals by the fiftieth session of the Sub-Committee on Fire Protection to consolidate the numerous circulars on the subject of measures to prevent accidents with lifeboats in order to better serve the mariner, the Committee approved Guidelines for periodic servicing and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear and Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats, as set out in annexes 1 and 2, respectively, to MSC.1/Circ.1206.

7 The Maritime Safety Committee, at its eighty-sixth session (27 May to 5 June 2009), approved amendments to the aforementioned Guidelines (annexes 1 and 2 to MSC.1/Circ.1206) concerning inspection and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear, following the recommendations made by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment, at its fifty-second session. The revised Guidelines are set out in annexes 1 and 2 to this circular.

8 Member Governments are invited to give effect to the annexed Guidelines as soon as possible and to bring them to the attention of shipowners, ship operators, ship-vetting organizations, ship personnel, surveyors, manufacturers and all others concerned with the inspection and maintenance of lifeboats, liferafts, rescue boats and fast rescue boats and their launching appliances and on-load release gear.

9 This circular supersedes MSC/Circ.1049, MSC/Circ.1093, MSC/Circ.1136, MSC/Circ.1137 and MSC.1/Circ.1206.

\*\*\*



## ANNEX 1

### **GUIDELINES FOR PERIODIC SERVICING AND MAINTENANCE OF LIFEBOATS, LAUNCHING APPLIANCES AND ON-LOAD RELEASE GEAR**

#### **General**

1 The objective of these Guidelines is to establish a uniform, safe and documented performance of periodic servicing and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear.

2 These Guidelines relate to the application of the ISM Code to periodic servicing and maintenance of lifeboat arrangements and should therefore be reflected in procedures developed for a ship under that Code.

3 The general principle in these Guidelines may also be applied for the periodic servicing and maintenance of liferafts, rescue boats and fast rescue boats and their launching appliances and release gear.

4 Detailed guidance regarding some procedures covered by these Guidelines is provided in the appendix.

#### **SOLAS regulations**

5 These Guidelines relate to the requirements contained in:

- .1 SOLAS regulation III/20 – Operational readiness, maintenance and inspections; and
- .2 SOLAS regulation III/36 – Instructions for onboard maintenance.

#### **Responsibility**

6 The company\* is responsible for servicing and maintenance on board its ships in accordance with SOLAS regulation III/20 and for the establishment and implementation of health, safety and environment (HSE) procedures covering all activities during servicing and maintenance.

7 The personnel carrying out servicing and maintenance are responsible for the performance of the work as authorized in accordance with the system specified in paragraph 10.

8 The above personnel are also responsible for complying with HSE instructions and procedures.

9 Service providers carrying out the thorough examination, operational testing, repair and overhaul of lifeboats, launching appliances and on-load release gear should be authorized in accordance with MSC.1/Circ.1277.

---

\* For the purpose of these Guidelines, company is as defined in SOLAS regulation IX/1.2.

### **Certification**

10 Where these Guidelines call for certification of servicing personnel, such certification should be issued in accordance with an established system for training and authorization in accordance with MSC.1/Circ.1277.

### **Qualification levels**

11 Weekly and monthly inspections, and routine maintenance as specified in the equipment maintenance manual(s), should be conducted under the direct supervision of a senior ship's officer in accordance with the maintenance manual(s).

12 All other inspections, servicing and repair should be conducted by the manufacturer's representative or other person appropriately trained and certified for the work to be done in accordance with MSC.1/Circ.1277.

### **Reports and records**

13 All reports and checklists should be correctly filled out and signed by the person who carries out the inspection and maintenance work and should also be signed by the company's representative or the ship's master.

14 Records of inspections, servicing, repairs and maintenance should be updated and filed on board the ship.

15 When repairs, thorough examinations and annual servicing are completed, a statement confirming that the lifeboat arrangements remain fit for purpose should be promptly issued by the service provider who performed the work.

\* \* \*

## **APPENDIX**

### **SPECIFIC PROCEDURES FOR MAINTENANCE AND SERVICING**

#### **1 GENERAL**

1.1 Any inspection, servicing and repair should be carried out according to the maintenance manuals and associated technical documentation developed by the manufacturer or an alternative body authorized in accordance with MSC.1/Circ.1277.

1.2 A full set of maintenance manuals and associated technical documentation as specified in 1.1 should be available on board for use in all operations involved in the inspection, maintenance, adjustment and re-setting of the lifeboat and associated equipment, such as davits and release gear.

1.3 The maintenance manuals and associated technical documentation as specified in 1.1 should include the following items as a minimum and should be periodically reviewed and updated as necessary.

#### **2 ANNUAL THOROUGH EXAMINATION**

2.1 As items listed in checklists for the weekly/monthly inspections also form the first part of the annual thorough examination, when carrying out this examination the inspection of these items should be performed by the ship's crew in the presence of the manufacturer's representative or other person appropriately trained and certified for the work to be done in accordance with MSC.1/Circ.1277.

2.2 Inspection and maintenance records of inspections and routine maintenance carried out by the ship's crew and the applicable certificates for the launching appliances and equipment should be available.

#### **Lifeboats**

2.3 The following items should be examined and checked for satisfactory condition and operation:

- .1 condition of lifeboat structure including fixed and loose equipment;
- .2 engine and propulsion system;
- .3 sprinkler system, where fitted;
- .4 air supply system, where fitted;
- .5 manoeuvring system;
- .6 power supply system; and
- .7 bailing system.



## **Release gear**

2.4 The following should be examined for satisfactory condition and operation after the annual winch brake test with the empty boat, as required by 3.1:

- .1 operation of devices for activation of release gear;
- .2 excessive free play (tolerances);
- .3 hydrostatic interlock system, where fitted;
- .4 cables for control and release; and
- .5 hook fastening.

### **Notes:**

- 1 The setting and maintenance of release gear are critical operations with regard to maintaining the safe operation of the lifeboat and the safety of personnel in the lifeboat. All inspection and maintenance operations on this equipment should therefore be carried out with the utmost care.
- 2 No maintenance or adjustment of the release gear should be undertaken while the hooks are under load.
- 3 Hanging-off pennants may be used for this purpose but should not remain connected at other times, such as when the lifeboat is normally stowed and during training exercises.
- 4 The release gear is to be examined prior to its operational test. The release gear is to be re-examined after its operational test and the dynamic winch brake test. Special consideration should be given to ensure that no damage has occurred during the winch brake test, especially the hook fastening.

2.5 Operational test of on-load release function:

- .1 position the lifeboat partially into the water such that the mass of the boat is substantially supported by the falls and the hydrostatic interlock system, where fitted, is not triggered;
- .2 operate the on-load release gear;
- .3 reset the on-load release gear; and
- .4 examine the release gear and hook fastening to ensure that the hook is completely reset and no damage has occurred.

2.6 Operational test of off-load release function:

- .1 position the lifeboat fully waterborne;
- .2 operate the off-load release gear;
- .3 reset the on-load release gear; and
- .4 recover the lifeboat to the stowed position and prepare for operational readiness.

**Note:**

Prior to hoisting, check that the release gear is completely and properly reset. The final turning-in of the lifeboat should be done without any persons on board.

2.7 Operational test of free-fall lifeboat release function:

- .1 engage the simulated launching arrangements as specified in the manufacturer's operating instructions;
- .2 the operator should be properly seated and secured in the seat location from which the release mechanism is to be operated;
- .3 operate the release mechanism to release the lifeboat;
- .4 reset the lifeboat in the stowed configuration;
- .5 repeat procedures referred to in .2 to .4 above, using the back-up release mechanism, when applicable;
- .6 remove the simulated launching arrangements; and
- .7 verify that the lifeboat is in the ready to launch stowed configuration.

**Davit**

2.8 The following items should be examined for satisfactory condition and operation:

- .1 davit structure, in particular with regard to corrosion, misalignments, deformations and excessive free play;
- .2 wires and sheaves, possible damages such as kinks and corrosion;
- .3 lubrication of wires, sheaves and moving parts;
- .4 functioning of limit switches;
- .5 stored power systems; and
- .6 hydraulic systems.

## **Winch**

2.9 The following items should be examined for satisfactory condition and operation:

- .1 open and inspect brake mechanism;
- .2 replace brake pads, if necessary;
- .3 remote control system;
- .4 power supply system; and
- .5 winch foundation.

## **3 DYNAMIC WINCH BRAKE TEST**

3.1 Annual operational testing should preferably be done by lowering the empty boat. When the boat has reached its maximum lowering speed and before the boat enters the water, the brake should be abruptly applied.

3.2 The five-year operational test should be done by lowering the boat loaded to a proof load equal to 1.1 times the weight of the survival craft or rescue boat and its full complement of persons and equipment, or equivalent load. When the boat has reached its maximum lowering speed and before the boat enters the water, the brake should be abruptly applied.

3.3 Following these tests, the brake pads and stressed structural parts should be re-inspected.

### **Note:**

In loading the boat for this test, precautions should be taken to ensure that the stability of the boat is not adversely affected by free surface effects or the raising of the centre of gravity.

## **4 OVERHAUL OF ON-LOAD RELEASE GEAR**

Overhaul of on-load release gear includes:

- .1 dismantling of hook release units;
- .2 examination with regard to tolerances and design requirements;
- .3 adjustment of release gear system after assembly;
- .4 operational test as per above and with a load according to SOLAS regulation III/20.11.2.3;  
and
- .5 examination of vital parts with regard to defects and cracks.

### **Note:**

Non-destructive examination (NDE) techniques, such as dye penetrants (DPE), may be suitable.

\*\*\*

## ANNEX 2

### GUIDELINES ON SAFETY DURING ABANDON SHIP DRILLS USING LIFEBOATS

#### 1 GENERAL

##### 1.1 Introduction

1.1.1 It is essential that seafarers are familiar with the life-saving systems on board their ships and that they have confidence that the systems provided for their safety will work and will be effective in an emergency. Frequent periodic shipboard drills are necessary to achieve this.

1.1.2 Crew training is an important component of drills. As a supplement to initial shore-side training, onboard training will familiarize crew members with the ship systems and the associated procedures for use, operation and drills. On these occasions, the objective is to develop appropriate crew competencies, enabling effective and safe utilization of the equipment required by the 1974 SOLAS Convention. The time limits set out in SOLAS for ship abandonment should be considered as a secondary objective when conducting drills.

##### 1.2 Drill frequency

Experience has shown that holding frequent drills furthers the goals of making the crew familiar with the life-saving systems on board their ships and increasing their confidence that the systems will work and will be effective in an emergency. Drills give the crew opportunity to gain experience in the use of the safety equipment and in cooperation. The ability to cope with an emergency and handle the situation, if the ship needs to be abandoned, needs to be well rehearsed. However, frequent crew changes sometimes make it difficult to assure that all on board have had the opportunity to participate in drills if only the minimum required drills are conducted. Therefore, consideration needs to be given to scheduling drills as necessary to ensure all on board have an early opportunity to become familiar with the systems on board.

##### 1.3 Drills must be safe

1.3.1 Abandon ship drills should be planned, organized and performed so that the recognized risks are minimized and in accordance with relevant shipboard requirements of occupational safety and health.

1.3.2 Drills provide an opportunity to verify that the life-saving system is working and that all associated equipment is in place and in good working order, ready for use.

1.3.3 Before conducting drills, it should be checked that the lifeboat and its safety equipment have been maintained in accordance with the ship's maintenance manuals and any associated technical documentation, as well as noting all the precautionary measures necessary. Abnormal conditions of wear and tear or corrosion should be reported to the responsible officer immediately.

##### 1.4 Emphasis on learning

Drills should be conducted with an emphasis on learning and be viewed as a learning experience, not just as a task to meet a regulatory requirement to conduct drills. Whether they are emergency drills required by SOLAS or additional special drills conducted to enhance the competence of the

crew members, they should be carried out at safe speed. During drills, care should be taken to ensure that everybody familiarizes themselves with their duties and with the equipment. If necessary, pauses should be made during the drills to explain especially difficult elements. The experience of the crew is an important factor in determining how fast a drill or certain drill elements should be carried out.

## **1.5 Planning and organizing drills**

1.5.1 The 1974 SOLAS Convention requires that drills shall, as far as practicable, be conducted as if there was an actual emergency.\* This means that the entire drill should, as far as possible, be carried out. The point is that, at the same time, it should be ensured that the drill can be carried out in such a way that it is safe in every respect. Consequently, elements of the drill that may involve unnecessary risks need special attention or may be excluded from the drill.

1.5.2 In preparing for a drill, those responsible should review the manufacturer's instruction manual to assure that a planned drill is conducted properly. Those responsible for the drill should assure that the crew is familiar with the guidance provided in the life-saving system instruction manual.

1.5.3 Lessons learned in the course of a drill should be documented and made a part of follow-up shipboard training discussions and planning the next drill session.

1.5.4 The lowering of a boat with its full complement of persons is an example of an element of a drill that may, depending on the circumstances, involve an unnecessary risk. Such drills should only be carried out if special precautions are observed.

## **2 ABANDON SHIP DRILLS**

### **2.1 Introduction**

It is important that the crew who operate safety equipment on board are familiar with the functioning and operation of such equipment. The 1974 SOLAS Convention requires that sufficiently detailed manufacturers' training manuals and instructions be carried on board, which should be easily understood by the crew. Such manufacturers' manuals and instructions should be accessible for everyone on board and observed and followed closely during drills.

### **2.2 Guidance to the shipowner**

2.2.1 The shipowner should ensure that new safety equipment on board the company's ships has been approved and installed in accordance with the provisions of the 1974 SOLAS Convention and the International Life-Saving Appliances (LSA) Code.

2.2.2 Procedures for holding safe drills should be included in the Safety Management System (SMS) of the shipping companies. Detailed procedures for elements of drills that involve a special risk should be evident from workplace assessments adjusted to the relevant life-saving appliance.

---

\* Refer to SOLAS regulation III/19.3.1.

2.2.3 Personnel carrying out maintenance and repair work on lifeboats should be qualified accordingly.\*

### **2.3 Lifeboats lowered by means of falls**

2.3.1 During drills, those responsible should be alert for potentially dangerous conditions and situations and should bring them to the attention of the responsible person for appropriate action. Feedback and improvement recommendations to the shipowner, the Administration and the system manufacturer are important elements of the marine safety system.

2.3.2 When performing drills with persons on board a lifeboat, it is recommended that the boat first be lowered and recovered without persons on board to ascertain that the arrangement functions correctly. In this case, the boat should then be lowered into the water with only the number of persons on board necessary to operate the boat.

2.3.3 To prevent lashings or gripes from getting entangled, proper release should be checked before swinging out the davit.

### **2.4 Free-fall lifeboats**

2.4.1 The monthly drills with free-fall lifeboats should be carried out according to the manufacturer's instructions, so that the persons who are to enter the boat in an emergency are trained to embark the boat, to take their seats in a correct way and to use the safety belts; and also are instructed on how to act during launching into the sea.

2.4.2 When the lifeboat is free-fall launched as part of a drill, this should be carried out with the minimum personnel required to manoeuvre the boat in the water and to recover it. The recovery operation should be carried out with special attention, bearing in mind the high risk level of this operation. Where permitted by SOLAS, simulated launching should be carried out in accordance with the manufacturer's instructions, taking due note of the Guidelines for simulated launching of free-fall lifeboats at appendix.

---

\* Refer to the Guidelines for periodic servicing and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear (see annex 1).

## APPENDIX

### GUIDELINES FOR SIMULATED LAUNCHING OF FREE-FALL LIFEBOATS

#### 1 Definition

Simulated launching is a means of training the crew in the free-fall release procedure of free-fall lifeboats and in verifying the satisfactory function of the free-fall release system without allowing the lifeboat to fall into the sea.

#### 2 Purpose and scope

The purpose of these Guidelines is to provide a basic outline of essential steps to safely carry out simulated launching. These Guidelines are general; the lifeboat manufacturer's instruction manual should always be consulted before conducting simulated launching. Simulated launching should only be carried out with lifeboats and launching appliances designed to accommodate it, and for which the manufacturer has provided instructions. Simulated launching should be carried out under the supervision of a responsible person who should be an officer experienced in such procedures.

#### 3 Typical simulated launching sequence

3.1 Check equipment and documentation to ensure that all components of the lifeboat and launching appliance are in good operational condition.

3.2 Ensure that the restraining device(s) provided by the manufacturer for simulated launching are installed and secure and that the free-fall release mechanism is fully and correctly engaged.

3.3 Establish and maintain good communication between the assigned operating crew and the responsible person.

3.4 Disengage lashings, gripes, etc., installed to secure the lifeboat for sea or for maintenance, except those required for simulated free-fall.

3.5 Participating crew board the lifeboat and fasten their seatbelts under the supervision of the responsible person.

3.6 All crew, except the assigned operating crew, disembark the lifeboat. The assigned operating crew fully prepares the lifeboat for free-fall launch and secures themselves in their seats for the release operation.

3.7 The assigned operating crew activates the release mechanism when instructed by the responsible person. Ensure that the release mechanism operates satisfactorily and, if applicable, the lifeboat travels down the ramp to the distance specified in the manufacturer's instructions.

3.8 Resecure the lifeboat to its stowed position, using the means provided by the manufacturer and ensure that the free-fall release mechanism is fully and correctly engaged.

- 3.9 Repeat procedures from 3.7 above, using the back-up release mechanism when applicable.
  - 3.10 The assigned operating crew disembarks the lifeboat.
  - 3.11 Ensure that the lifeboat is returned to its normal stowed condition. Remove any restraining and/or recovery devices used only for the simulated launch procedure.
-