

РУКОВОДСТВО

ПО ПРИМЕНЕНИЮ ПОЛОЖЕНИЙ ГЛАВЫ III МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ (СОЛАС-74)

НД № 2-030101-051



Санкт-Петербург
2023

РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ ПОЛОЖЕНИЙ ГЛАВЫ III СОЛАС-74

Руководство по применению положений главы III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море СОЛАС-74, утверждено в соответствии с действующим положением и вступает в силу 1 января 2023 года.

В Руководстве учтены резолюции и циркуляры Международной морской организации (ИМО), процедурные требования (ПТ), унифицированные требования (УТ), унифицированные интерпретации (УИ) и рекомендации Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО).

Руководство предназначено для инспекторского состава РС, экипажей судов и судовладельцев.

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

(изменения сугубо редакционного характера в Перечень не включаются)

Для данной версии нет изменений для включения в Перечень.

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Руководство по применению положений главы III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, 1974 г. (СОЛАС-74)¹ применяется к самоходным грузовым судам валовой вместимостью 500 (в части, касающейся радиооборудования спасательных средств – на грузовых судах валовой вместимостью 300 и более, но менее 500) и более и на пассажирских судах независимо от валовой вместимости, совершающим международные рейсы, при техническом наблюдении за указанными судами и судовыми спасательными средствами и устройствами с целью установления их соответствия требованиям главы III «Спасательные средства и устройства» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененной Протоколом 1978 г. и Протоколом 1988 г., с последующими поправками².

1.2 Настоящее руководство основано на тексте главы III СОЛАС-74 с поправками, принятыми резолюцией ИМО MSC.47(66), вступившими в силу 1 июля 1998 г. Положения настоящего руководства также учитывают последующие поправки к этой главе, вступившие в силу на момент издания настоящего руководства, вплоть до поправок, принятых резолюцией ИМО MSC.421(98), включительно.

1.3 Настоящее руководство содержит указания по применению и трактовке правил главы III СОЛАС-74, с учетом унифицированных интерпретаций (УИ) и руководств, содержащихся в резолюциях и циркулярах ИМО, а также УИ Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО).

Перечень резолюций (кроме поправок к СОЛАС-74 и Международному кодексу по спасательным средствам, принятому резолюцией ИМО MSC.48(66), с последующими поправками³ и циркуляров ИМО, а также унифицированных интерпретаций и рекомендаций МАКО, учтенных в настоящем руководстве, приведен в Приложении 1.

1.4 Техническое наблюдение, включающее рассмотрение технической документации, освидетельствования судов, спасательных средств и устройств, а также выдачу свидетельств, подтверждающих соответствие требованиям главы III СОЛАС-74, осуществляются Регистром в качестве признанной организации в рамках полномочий, предоставленных соответствующей Морской Администрацией (МА) флага судна.

Если МА флага судна даны дополнительные указания по применению положений главы III СОЛАС-74, то в случае расхождения с положениями настоящего руководства, должны применяться указания МА флага судна.

1.5 Требования по освидетельствованию и оформлению соответствующих документов для спасательных средств и устройств при их изготовлении приведены в части I «Общие положения по техническому наблюдению» и части IV «Техническое наблюдение за изготовлением изделий» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

1.6 Требования к поставщикам услуг, результаты которых используются Регистром при освидетельствованиях судов изложены в разд. 7 части I «Общие положения» Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации.

1.7 Указания по освидетельствованию судов и выдаче свидетельств на суда приведены в части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

¹ В дальнейшем — настоящее Руководство.

² В дальнейшем — СОЛАС-74.

³ В дальнейшем — Кодекс КСС.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

2.1 В настоящем Руководстве используются термины и определения, приведенные в СОЛАС-74, включая определения, указанные в главе III настоящей Конвенции, а также в Кодексе КСС.

3 СОКРАЩЕНИЯ

3.1 В настоящем руководстве приняты следующие сокращения:

.1 МКУБ — Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)) с поправками), принятый резолюцией ИМО А.741(18), с последующими поправками;

.2 Суда построенные — суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки к указанной дате.

.3 Подобная стадия постройки — стадия, на которой начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном;

начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1 % расчетной массы всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

.4 Свидетельство о безопасности — Свидетельство о безопасности пассажирского судна, или Свидетельство о безопасности по оборудованию и снабжению грузового судна (Свидетельство о безопасности грузового судна), если не указано иное, выдаваемые в соответствии с правилами I/12(a)(I), I/12(a)(III) или I/12(a)(V) СОЛАС-74.

ЧАСТЬ II. ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ, СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ И УСТРОЙСТВАМ

1 ПРАВИЛО 1. ПРИМЕНЕНИЕ

1.1 Применение требований главы III к судам, построенным 1 июля 1998 г. и после этой даты.

1.1.1 За исключением требований, применяемых ко всем судам независимо от даты постройки, или к судам, построенным на определенную дату, как указано в соответствующих правилах главы III с поправками, в отношении судов, построенных 1 июля 1998 г. и после этой даты необходимо руководствоваться положениями правил главы III СОЛАС-74 с поправками, вступившими в силу 1 июля 1998 г. и после этой даты, приведен в [табл. 1.1.1](#).

Таблица 1.1.1

Перечень поправок к главе III, вступивших в силу 1 июля 1998 г. и после этой даты

Год и месяц поправок	Резолюция ИМО	Измененные правила ¹	Дата вступления в силу
1996 Июнь	MSC.47(66)	Глава полностью заменена	1 июля 1998 г.
2000 Май	MSC.91(72)	28 (площадки для посадки вертолета и подъема людей на пассажирских судах ро-ро)	1 января 2002 г.
2002 декабрь	MSC.134(76)	26 (радиолокационные ответчики для спасательных плотов пассажирских судов ро-ро)	1 июля 2004 г.
2004 Май	MSC.152(78)	19 (подготовка и учения по борьбе за живучесть судна) 20 (эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки) 32 (гидрокостюмы на грузовых судах)	1 июля 2006 г.
2004 декабрь	MSC.170(79)	31 (спасательные шлюпки и плоты на навалочных судах)	1 июля 2006 г.
2006 Май	MSC.201(81)	7 (спасательные жилеты для младенцев на пассажирских судах и дополнительные аксессуары для спасательных жилетов)	1 июля 2010 г.
2006 декабрь	MSC.216(82)	6 (общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации) 11 (длина штормтрапов) 14 (надутые дежурные шлюпки) 19 (подготовка и учения по борьбе за живучесть судна) 20 (эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки) 21 (спасательные шлюпки и плоты, дежурные шлюпки на пассажирских судах) 26 (дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро) 31 (спасательные шлюпки и плоты, дежурные шлюпки на грузовых судах) 32 (гидрокостюмы) 35 (наставление по оставлению судна)	1 июля 2008 г.
		4 (одобрение спасательных средств и устройств нового типа) 38 (альтернативные конструкции, меры и устройства)	1 июля 2010 г.

Год и месяц поправок	Резолюция ИМО	Измененные правила ¹	Дата вступления в силу
2008 Май	MSC.256(84)	6 (устройства поиска и спасания для определения местоположения) 26 (устройства поиска и спасания для определения местоположения для спасательных плотов на пассажирских судах ро-ро)	1 января 2010 г.
2011 Май	MSC.317(89)	1 (механизмы разобщения под нагрузкой спасательных шлюпок)	1 января 2013 г.
2013 июнь	MSC.350(92)	19 (подготовка и учения по борьбе за живучесть судна)	1 января 2015 г.
2016 май	MSC.404(96)	3 (новое определение - требования к техническому обслуживанию, тщательной проверке, эксплуатационным испытаниям, осмотру с разборкой и ремонту (MSC.402(98)) 20 (эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки)	1 января 2020 г.
2017 июнь	MSC.421(98)	1 (применение к существующим пассажирским судам требований к проведению учений по борьбе за живучесть и обязанностям по отношению к пассажирам в расписании по тревогам) 30 (учения по борьбе за живучесть на пассажирских судах) 37 (обязанности по отношению к пассажирам в расписании по тревогам)	1 января 2020 г.
2021 май	MSC.482(103)	33 (возможность спуска спасательных шлюпок на ходу судна)	1 января 2024 г. ²
¹ Номера правил в таблице указаны в соответствии с текстом главы III, измененной соответствующей поправкой. ² Ожидаемая дата вступления в силу одобренных поправок при условии их принятия в соответствии с установленной в статьях МК СОЛАС-74 процедурой.			

1.2 Применение требований главы III к судам, построенным до 1 июля 1998 года.

1.2.1 За исключением требований, применяемых ко всем судам независимо от даты постройки, или к судам, построенным на определенную дату, в отношении судов, построенных до 1 июля 1998 г., необходимо руководствоваться положениями правила III/1.4, с учетом условий применения правил главы III МК СОЛАС-74 с поправками, вступившими в силу до 1 июля 1998 г. на дату закладки киля судна или нахождения его в подобной стадии постройки. Для удобства использования, справочный перечень таких поправок приведен в [таблице 1.2.1](#).

Таблица 1.2.1

Перечень поправок к главе III, вступивших в силу до 1 июля 1998 г.

Год и месяц поправок	Резолюция ИМО	Измененные правила ¹	Дата вступления в силу
1981 ноябрь	MSC.1(XLV)	1 (применение к существующим судам) 27 (спасательные шлюпки, спасательные плоты и плавучие средства) 30 (освещение палуб, спасательных шлюпок, спасательных плотов и т.д.) 38 (аварийное освещение)	1 сентября 1984 г.
1983 июнь	MSC.6(48)	Глава полностью заменена	1 июля 1986 г.
1989 апрель	MSC.13(57)	41 (таблицы спасательных сигналов в спасательных шлюпках)	1 февраля 1992 г.
1991 май	MSC.22(59)	18 (подготовка и учения по борьбе за живучесть судна)	1 января 1994 г.

Год и месяц поправок	Резолюция ИМО	Измененные правила ¹	Дата вступления в силу
1992 декабрь	MSC.27(61)	50 (общесудовая аварийная сигнализация)	1 октября 1994 г.
1995 ноябрь	резолюция 1 конференции ИМО	3 (определение пассажирского судна ро-ро) 6 (системы громкоговорящей связи на пассажирских судах) 24-1 (требования для пассажирских судов ро-ро) 24-2 (информация о пассажирах) 24-3 (площадки для посадки вертолета и подъема людей) 24-4 (система поддержки принятия решений капитанами пассажирских судов)	1 июля 1997 г.
¹ Номера правил в таблице указаны в соответствии с текстом главы III, измененной соответствующей поправкой.			

1.3 Системы разобращения и захвата спасательных шлюпок под нагрузкой (правило 1.5).

1.3.1 Правило III/1.5 СОЛАС-74, введенное поправками, принятыми резолюцией ИМО MSC.317(89), а также связанные с ними поправки к Кодексу КСС (см. резолюцию ИМО MSC.320(89)) и положения циркуляров ИМО MSC.1/Circ.1392, MSC.1/Circ.1393 и MSC.1/Circ.1584, применяются к спасательным шлюпкам, предназначенным для спуска с помощью шлюпбалок или с применением системы, состоящей из одного лопаря и гака (одноточечный подвес), за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения.

1.3.2 На судах, построенных 1 июля 2014 г. и после этой даты, системы разобращения и захвата спасательных шлюпок под нагрузкой должны полностью отвечать требованиям 4.4.7.6 Кодекса КСС, с поправками, принятыми резолюцией ИМО MSC.320(89).

1.3.3 На остальных судах системы разобращения и захвата спасательных шлюпок под нагрузкой должны отвечать требованиям 4.4.7.6.4 — 4.4.7.6.6 Кодекса КСС, с поправками, принятыми резолюцией ИМО MSC.320(89).

1.3.4 По результатам оценки соответствия, проведенной до 1 июля 2013 г. по процедуре, установленной настоящим руководством по оценке и замене систем разобращения и захвата (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1392 с учетом поправок, принятых циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1584), существующие типы систем разобращения и захвата спасательных шлюпок под нагрузкой признаются, как:

соответствующие, применение которых может быть продолжено после проведения тщательной проверки и испытаний;

соответствующие, применение которых может быть продолжено при условии модификации, а также тщательной проверки и испытаний;

несоответствующие, подлежащие замене.

Информация о соответствии/необходимости модификации или несоответствии системы размещена в базе данных ИМО GISIS¹ в разделе "Evaluation of hooks".

1.3.5 При освидетельствованиях спасательных средств и устройств судов в эксплуатации, требуемых правилами 7 и 8 главы I СОЛАС-74, для подтверждения соответствия требованиям правила III/1.5 СОЛАС-74 выполняются приведенные в [1.3.5.1 – 1.3.5.3](#).

1.3.5.1 Для судов, построенных 1 июля 2014 г. и после этой даты, при их освидетельствовании инспектором РС проверяется наличие документов, подтверждающих соответствие системы разобращения и захвата спасательных шлюпок требованиям 4.4.7.6 Кодекса КСС, с поправками, принятыми резолюцией ИМО MSC.320(89);

¹ Global Integrated Shipping Information System (GISIS) - Глобальная интегрированная система информации о судоходстве, управляемая Секретариатом ИМО и содержащая информацию, поставляемую в ИМО Морскими Администрациями (<https://gisis.imo.org>).

1.3.5.2 Для судов, построенных до 1 июля 2014 г., проверяется наличие в базе данных ИМО GISIS информации о применяемых в спасательных шлюпках судна системах разобщения. При этом на борту указанных судов проверяется следующее:

.1 наличие документа о приемке замененной системы разобщения и захвата по форме, предусмотренной циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1392 (в Регистре – по форме 4.1.9); или

.2 для систем, признанных соответствующими при условии модификации, – наличие записей в актах и отчетах об освидетельствовании судна о выполненной модификации; или

.3 для систем, признанных соответствующими без необходимости модификации – наличие документов, подтверждающих выполнение ежегодных тщательных проверок и 5-летних испытаний систем разобщения и захвата спасательных шлюпок, предусмотренных правилом III/20.11 СОЛАС-74.

1.3.5.3 Системы разобщения и захвата, относящиеся к типам, к которым в установленные сроки не была предъявлена процедура оценки соответствия согласно циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1392 (т.е. информация о которых отсутствует в базе данных ИМО GISIS), или которые не имеют документов, подтверждающих соответствие системы требованиям 4.4.7.6 Кодекса КСС, с поправками, принятыми резолюцией ИМО MSC.320(89), признаются несоответствующими и подлежат замене до завершения освидетельствования с целью выдачи, подтверждения или возобновления Свидетельства о безопасности.

2 ПРАВИЛО 2. ИЗЪЯТИЯ

2.1 Указания по оформлению изъятий от выполнения требований международных конвенций для судов в постройке приведены в разд. 11 части II «Техническая документация» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.2 Указания по оформлению изъятий от выполнения требований международных конвенций для судов в эксплуатации приведены в 2.1.7 и 4.3 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

3 ПРАВИЛО 3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

3.1 Экипаж Суэцкого канала является транзитным экипажем на внутреннем рейсе и не включается в общее количество людей на борту, для которых предусмотрены спасательные средства.

3.2 Системы внутренней связи - все типы систем двусторонней голосовой связи, командные трансляционные устройства и общесудовая авральная сигнализация.

3.3 Наименьшая эксплуатационная осадка есть такая осадка судна, при которой оно находится на ровном киле, без груза, с 10 % запасов топлива, а в случае пассажирского судна – с полным комплектом пассажиров и экипажа с их багажом.

Наибольшая высота спуска свободнопадающей спасательной шлюпки должна определяться на основе наименьшей эксплуатационной осадки, как определено в правиле III/3.13 СОЛАС-74.

Поверхность воды, используемая при определении расстояния, упомянутого в 6.1.4.4 Кодекса КСС, представляет собой ватерлинию, обычно связанную с наименьшей эксплуатационной осадкой, как определено в правиле III/3.13 СОЛАС-74.

Дифферент и крен, на которые ссылаются в 6.1.1.1 и 4.7.3 Кодекса КСС, следует использовать только для определения способности спасательной шлюпки быть безопасно спущенной на воду в пределах эксплуатационных возможностей и без контакта с судном при заданных условиях, а не при определении наибольшей высоты ее спуска.

4 ПРАВИЛО 4. ОЦЕНКА, ИСПЫТАНИЕ И ОДОБРЕНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ И УСТРОЙСТВ

4.1 Одобрение всех обязательных систем внутренней связи осуществляется:

с помощью сертификации, основанной на оценке следующих критериев:

идентификации соответствующих функциональных, технических, эксплуатационных и монтажных требований в соответствии с применимыми символами класса (потребуется представить документы и чертежи);

предоставления отчета об испытаниях от признанной испытательной лаборатории, подтверждающий соответствие требованиям к окружающей среде и электромагнитной совместимости согласно правил РС или IEC 60945.

С помощью процедуры типового одобрения:

в частности, для пассажирских судов командное трансляционное устройство подлежит типовому одобрению.

5 ПРАВИЛО 6. СРЕДСТВА СВЯЗИ

5.1 В помещениях и отсеках с повышенным уровнем окружающего шума оборудование, используемое для выполнения требований к обязательной двусторонней голосовой связи между аварийными постами управления, местами сбора и посадки, ключевыми постами на судне, должно обеспечивать эффективную связь в шумной обстановке. Портативная радиостанция ОВЧ ГМССБ двусторонней радиотелефонной связи с зарядным устройством может быть использована для выполнения требований III/6.4.1 СОЛАС-74 при условии, что обеспечивается достаточное покрытие радиосвязью.

5.2 Если для выполнения требований к обязательной двусторонней голосовой связи между аварийными постами управления, местами сбора и посадки, ключевыми постами на судне используется портативная радиостанция ОВЧ ГМССБ двусторонней радиотелефонной связи, то применяются следующие дополнительные требования:

для каждого устройства должны быть предусмотрены заряжаемые батареи, способные обеспечить непрерывную работу оборудования в течение не менее 5 ч. в требуемом положении

питание зарядных устройств должно соответствовать требованиям правил II-1/42 СОЛАС-74 (для пассажирских судов) и II-1/43 СОЛАС-74 (для грузовых судов).

5.3 Ключевые посты — места, кроме ходового мостика, откуда предполагается контролировать аварийные ситуации и откуда может быть активирована авральная сигнализация. Минимальное количество требуемых мест, откуда должна быть обеспечена возможность активации авральной сигнализации - не менее двух. Противопожарный пост или пост управления грузовыми операциями обычно следует рассматривать как стратегические позиции.

5.4 Общая система авральной сигнализации должна быть оборудована замкнутым(и) контуром(ами) или предохранителями/выключателями на каждой палубе таким образом, чтобы выход из строя одного любого контура не влиял на другие контуры или центральный блок.

5.5 Рабочее пространство экипажа включает в себя помещения, в которых выполняются задачи текущего обслуживания и местного управления механизмами, работающими в море. Следующие помещения, как правило, включаются в вышеприведенное определение обычных рабочих помещений экипажа: машинное отделение, помещение аварийного генератора, помещение привода рулевого устройства и помещение подруливающего устройства.

5.6 Допускается интегрировать функции командного трансляционного устройства и авральной сигнализации в одну систему или в систему пожарной сигнализации при соблюдении следующих условий:

соответствие 5.8 резолюции ИМО А.1021(26) с поправками;

интегрированная система должна быть одобренного типа или иметь разовое одобрение в соответствии с положениями, изложенными в III/4 и III/5 СОЛАС-74.

интегрированная система должна быть устроена таким образом, чтобы свести к минимуму единичный отказ, что предполагает наличие:

.1 центральной системы с дублированием генератора сигналов, усилителей, центрального блока управления и любых других значимых частей системы. Для пассажирских судов требуется наличие двух отдельных центральных стоек для удовлетворения вышеуказанного требования, а для грузовых судов допускается использование одной стойки;

.2 не менее двух отдельных и изолированных кабельных трасс, по одной от каждого усилителя. Разделение кабельных петель должно быть таким, чтобы в случае выхода из строя одной петли в зоне, авральная/пожарная сигнализация и командное трансляционное устройство оставались слышимыми в этой зоне.

Требования к слышимости, определенные в 7.2.1.2—7.2.13 Кодексе КСС, считаются применимыми для нормального случая, т. е. при функционировании всех контуров громкоговорителей. Следовательно, в случае отказа одного или нескольких шлейфов допустима пониженная слышимость. Если степень разборчивости речи системы громкой связи будет определена как неразборчивая в любом месте(ах), где могут находиться

пассажиры и/или члены экипажа, то следует прибегнуть к применению любых подходящих средств связи для информирования пассажиров и экипажа об аварийной ситуации.

5.7 Требования к слышимости командного трансляционного устройства на пассажирских судах должны выполняться для палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств.

5.8 В соответствии с положениями правила III/6.5.2 СОЛАС-74 и 7.2.2.1 Кодекса КСС помещения, в которых обычно находятся члены экипажа и/или пассажиры, включают все жилые и все общественные помещения.

5.9 В соответствии с положениями III/6.5.3.1 СОЛАС-74 должны быть предусмотрены как минимум две отдельные и полностью независимые стойки, причем каждая стойка должна располагаться в отдельной главной вертикальной зоне или должны отделяться друг от друга, чтобы обеспечить максимальный уровень резервирования.

Следует избегать размещения обеих стеллажей в одном и том же отсеке или помещении, однако это может быть допустимо при соблюдении особых мер предосторожности, таких как разделение, изолирующими переборками по классу А-60.

5.10 Согласно правилу III/6.5.3.2 СОЛАС-74 и в соответствии с главой 8 Кодекса по безопасности судов специального назначения, 2008 (см. резолюцию ИМО MSC.266(84) с поправками), положения циркуляра ИМО MSC/Circ.808 применимы к командному трансляционному устройству на судах специального назначения, на борту которых предусмотрено более 60 человек.

6 ПРАВИЛО 7. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

6.1 Количество спасательных жилетов для вахтенных должно быть не менее двух (2) в машинном отделении и двух (2) в рулевой рубке.

6.2 На каждом борту судна должно быть не менее одного спасательного круга с прикрепленным линем. К этому спасательному кругу не должны крепиться ни огонь, ни дымовой сигнал.

6.3 Три гидротермокостюма для экипажа дежурной шлюпки могут учитываться в составе костюмов, предусмотренных для общего числа людей на борту, при условии, что для дежурной шлюпки выполняется требование о 5-минутной готовности, в том числе учитывая необходимость забрать гидротермокостюмы с места, где они хранятся. Все гидрокостюмы, одобренные для ношения со спасательным жилетом, должны храниться вместе с соответствующим спасательным жилетом.

6.4 Для свободнопадающих спасательных шлюпок рекомендовано использовать надувные спасательные жилеты.

6.5 Теплым считается климат между 30° северной широты и 30° южной широты или согласно циркуляру ИМО MSC/Circ.1046.

7 ПРАВИЛО 9. ИНСТРУКЦИИ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

7.1 Плакаты и пиктограммы согласно правилу III/9.2 СОЛАС-74 должны быть выполнены с использованием символов, рекомендованных резолюцией ИМО А.760(18) с учетом резолюции ИМО А.1116(30) с поправками.

8 ПРАВИЛО 11. ОБЕСПЕЧЕНИЕ СБОРА И ПОСАДКИ ЛЮДЕЙ В СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ И ПЛОТЫ

8.1 Если посадочные трапы не установлены рядом со спасательным плотом, спускаемым без помощи плот-балки, должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие, легкое перемещение фалиня спасательного плота из места хранения к месту посадки.

8.2 Для пассажирских судов спусковые устройства принимаются в качестве замены посадочным трапам при условии, что:

.1 количество спусковых устройств такое же, как и посадочных трапов. Посадочный трап или устройство спуска должны быть предусмотрены у каждого места спуска или на каждых двух соседних местах посадки. На каждом борту судна в дополнение к устройствам спуска должен быть предусмотрен по крайней мере один посадочный трап;

.2 устройства спуска обеспечивают спуск на воду с палубы при дифференте до 10° и крене до 20° в любую сторону при наименьшей эксплуатационной осадке;

.3 в леерном ограждении имеются проходы шириной 70 – 80 см, чтобы людям не приходилось перелезать через ограждение перед спуском;

.4 крепление с помощью рым-болта признано приемлемым инспектором Регистра;

.5 различные компоненты, передающие нагрузку, например. опоры, крюки, звенья, скобы, тросы и т. д. должны быть изготовлены в соответствии с признанными стандартами с минимальным коэффициентом безопасности не менее 6 и поставляться с документацией, регламентирующей применяемые материалы и проведенные испытания. Элементы должны иметь маркировку SWL;

.6 предусмотрено по одному посадочному трапу с каждого борта судна в дополнение к устройствам спуска.

Для удаленно расположенных спасательных плотов в качестве «других средств посадки» допустим шкентель с мусингами или спусковое устройство. Шкентель с мусингами неприемлем для палуб выше 10 м при наименьшей эксплуатационной осадке;

Для судов, построенных 1 января 2008 г. или после этой даты, для удаленно расположенных плотов должен быть предусмотрен посадочный трап или другие средства посадки, обеспечивающие контролируемый спуск на воду в соответствии с правилом III/17 СОЛАС- 74. Для этих судов шкентель с мусингами неприемлем.

9 ПРАВИЛО 13. УСТАНОВКА СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК И ПЛОТОВ

9.1 На грузовых судах длиной 80 м и более, но менее 120 м, кормовая часть каждого спасательного плота, спускаемого с помощью плот-балки, должна располагаться не менее чем на 4 м впереди гребного винта судна.

На грузовых судах длиной 120 м и более и пассажирских судах длиной 80 м и более кормовая часть каждого спасательного плота, спускаемого с помощью плот-балки, должна располагаться не менее чем на 6 м впереди гребного винта судна. При этом спасательные плоты не должны размещаться непосредственно над местом посадки.

**10 ПРАВИЛО 16. ОБЕСПЕЧЕНИЕ СПУСКА И ПОДЪЕМА
СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК И ПЛОТОВ**

10.1 Спускное устройство должно быть спроектировано таким образом, чтобы спасательная шлюпка могла быть спущена на воду без необходимости воздействия на нее для выталкивания за край палубы судна при неблагоприятном крене судна на 20°.

10.2 Спасательные линии для частично закрытых спасательных шлюпок должны быть изготовлены из манильского каната диаметром от 20 до 24 мм или из синтетического каната эквивалентной прочности.

**11 ПРАВИЛО 17. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОСАДКИ В ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ,
ИХ СПУСК И ПОДЪЕМ**

11.1 Спускное устройство должно быть спроектировано таким образом, чтобы дежурную шлюпку можно было спустить на воду, без необходимости воздействия на нее для выталкивания за край палубы судна при неблагоприятном крене судна на 20°

Кормовая часть дежурной шлюпки должна находиться не менее чем на 4 м впереди гребного винта судна. Для фалиня должна быть предусмотрена точка крепления, необходимая для спуска на ходу судна со скоростью 5 уз. Расположение точек крепления фалиня должно быть таким, чтобы угол между фалинем и горизонталью составлял менее 45°, во избежание помех от волнения.

11.2 Когда форма корпуса, точка крепления фалиня, тип шлюпбалки и тип дежурной шлюпки идентичны на серийных судах, документация по испытаниям может основываться на первом судне в серии в соответствии с 5.4 части 2 резолюции ИМО MSC.81(70). Стропы для использования в тяжелых погодных условиях должны быть рассчитаны с коэффициентом безопасности 6 для веса полностью загруженной и оборудованной дежурной шлюпки.

12 ПРАВИЛО 17-1. ПОДЪЕМ ЛЮДЕЙ ИЗ ВОДЫ

12.1 Схемы и процедуры по подъему людей из воды согласно правилу III/17-1 СОЛАС-74 в соответствии с резолюцией ИМО MSC.338(91), должны разрабатываться для каждого конкретного судна и учитывать положения Руководства по разработке схем и процедур по подъему людей из воды (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1447).

12.2 На схемах и в процедурах должно быть указано конкретное судовое оборудование, предназначенное для использования при подъеме людей из воды. В процедурах, разработанных с учетом требований циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1447 должны быть приведены условия, при которых операции по подъему могут производиться без чрезмерной опасности для судна и экипажа, с учетом следующего (но не ограничиваясь этим):

- маневренность судна;
- высота надводного борта;
- расположение на судне мест для подъема;
- характеристики и эксплуатационные ограничения оборудования, используемого для подъема;
- доступные средства индивидуальной защиты;
- сила и направление ветра и брызг;
- характеристики волнения моря;
- безопасность мореплавания.

12.3 Оборудование, предназначенное для подъема людей из воды, если оно предусмотрено, должно иметь четкую маркировку, указывающую максимальное число людей, которое может быть в нем размещено, исходя из веса каждого человека 82,5 кг.

12.4 Схемы и процедуры по подъему людей из воды должны рассматриваться как составная часть документации судовой системы управления безопасностью (СУБ), относящейся к готовности к аварийным ситуациям в соответствии с разделом 8 МКУБ.

12.5 Схемы и процедуры по подъему людей из воды подлежат проверке при освидетельствованиях для выдачи, подтверждения и возобновления Свидетельства.

13 ПРАВИЛО 20. ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ГОТОВНОСТЬ, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПРОВЕРКИ

13.1 Техническое обслуживание лопарей (правило III/20.4).

13.1.1 При проведении периодических проверок лопарей, используемых в спусковых устройствах, для оценки технического состояния стального троса следует руководствоваться критериями замены, приведенными в разд. 9 приложения 2-6 Приложения 2 к Правилам классификационных освидетельствований судов в эксплуатации, если иное не предусмотрено инструкциями изготовителя спускового устройства.

13.2 Запасные части и ремонтные принадлежности (правило III/20.5).

13.2.1 Перечни запасных частей и ремонтных принадлежностей для спасательных средств, наличие которых требуется на судне, должен быть включены в инструкции по техническому обслуживанию спасательных средств в соответствии с правилом III/36.

13.3 Еже недельные и ежемесячные проверки (правила III/20.6 и 20.7).

13.3.1 В соответствии с резолюцией ИМО MSC.402(96), еженедельные и ежемесячные проверки спасательных средств и общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации должны выполняться судовым персоналом под непосредственным руководством лица старшего командного состава судна в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию, предусмотренными правилом III/36 СОЛАС-74. Для выполнения таких проверок могут привлекаться также поставщики услуг, признанные Регистром или МА государства флага для соответствующей деятельности.

13.3.2 При проведении ежемесячной проверки спасательных кругов, а также спасательных жилетов, не являющихся надувными спасательными жилетами, для определения признаков их предельного состояния рекомендуется применять соответствующие положения Приложения 4 к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

13.3.3 Ежемесячная проверка гидрокостюмов и защитных костюмов должна включать по меньшей мере проверку состояния материала и швов, огней, батарей, свистков, световозвращающего материала, надувных камер, а также работоспособность молний (см. также циркуляр ИМО MSC/Circ.1047).

13.3.4 Каждый гидрокостюм и защитный костюм через промежутки времени, не превышающие трех лет, должны подвергаться испытанию надувом воздухом на признанном предприятии для проверки прочности и герметичности материала, швов и закрытий; такое испытание должно проводиться ежегодно для гидрокостюмов и защитных костюмов, возраст которых превышает десять лет (см. также циркуляр ИМО MSC/Circ.1114). Такое испытание может проводиться на судне, если имеется соответствующее оборудование.

13.3.5 Записи в судовом журнале о результатах еженедельных и ежемесячных проверок подлежат проверке при освидетельствованиях для подтверждения и возобновления Свидетельства.

13.4 Техническое обслуживание спасательного оборудования, указанного в правилах III/20.8 и III/20.9.

13.4.1 Нижеперечисленное спасательное оборудование подлежит техническому обслуживанию на признанных станциях обслуживания через промежутки времени, не превышающие 12 мес., а также в случае попадания в воду, срабатывания систем газонаполнения и обнаружения повреждений:

- .1** надувные спасательные плоты;
- .2** надувные спасательные жилеты;
- .3** морские эвакуационные системы.
- .4** надутые спасательные шлюпки;
- .5** гидростатические разобщающие устройства (кроме одноразовых гидростатических разобщающих устройств).

13.4.2 Одноразовые гидростатические разобщающие устройства подлежат замене по истечении срока годности, устанавливаемого в соответствии с инструкциями изготовителя.

13.4.3 Станции, выполняющие обслуживание оборудования, указанного в 13.4.1, должны быть компетентны производить его обслуживание, обладать соответствующим оснащением, использовать лишь надлежащим образом обученный персонал и иметь признание Регистра как поставщика услуг для соответствующего вида деятельности. Условия одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов приведены в резолюции ИМО А.761(18) с учетом поправок, принятых резолюциями ИМО MSC.55(66) и MSC.388(94)¹.

13.4.4 В случае, когда обслуживание оборудования, указанного в 13.4.1, выполнить в предписанный срок практически невозможно, по согласованию с МА государства флага, Регистр может продлить промежуток времени для обслуживания до 18 мес. на основании правил III/20.8.1 и III/20.9.1 СОЛАС-74 с учетом положений циркуляра ИМО MSC.1/Circ.955.

13.4.5 С учетом правила III/20.8.3 СОЛАС-74, для одобренных в соответствии со стандартом, предусмотренным циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1328, надувных спасательных плотов нового типа по согласованию с Регистром допускается увеличение интервалов обслуживания при условии, что:

надувной спасательный плот проверен и испытан в соответствии с вышеупомянутым стандартом для установления увеличенных интервалов между обслуживаниями, не превышающих 30 мес.;

система спасательных плотов проверяется на судне квалифицированным персоналом через промежутки времени, не превышающие 12 мес., но в случаях, когда это практически невозможно, этот промежуток времени может быть продлен до 18 мес.;

обслуживание спасательных плотов на станции обслуживания осуществляется через промежутки времени, не превышающие 5 лет.

Указания по освидетельствованию судов, оборудованных надувными спасательными плотами с увеличенным интервалом периодического обслуживания, приведены в Приложении 54 к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

13.4.6 Дополнительные указания по освидетельствованию спасательного оборудования, указанного в 4.1, приведены в 4.1.1.2 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

13.5 Маркировка мест размещения (правило III/20.10).

13.5.1 Маркировка мест размещения спасательных средств, требуемая правилом III/20.10 СОЛАС-74, должна выполняться с использованием символов, рекомендованных резолюцией ИМО А.760(18) с учетом поправок, внесенных резолюцией ИМО А.1116(30).

Символы, введенные резолюцией ИМО А.1116(30), должны применяться для маркировки мест расположения оборудования на судах, построенных 1 января 2019 г. и после этой даты, а также на судах, построенных до 1 января 2019 г. и подвергнутых ремонту, переоборудованию, модификации или изменению 1 января 2019 года и после этой даты в отношении оборудования, регламентированного главой III СОЛАС-74.

13.6 Техническое обслуживание, тщательная проверка, эксплуатационные испытания, осмотр с разборкой² и ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и механизмов разобщения (правило III/20.11).

13.6.1 Требования правила III/20.11 СОЛАС-74, с учетом поправок, принятых резолюцией ИМО MSC.404(96), применяются ко всем судам.

13.6.2 Под ежегодными освидетельствованиями, упомянутыми в правиле, понимаются:

освидетельствование для возобновления Свидетельства о безопасности пассажирского судна, в соответствии с правилом I/7(a)(II) СОЛАС-74 или Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, в соответствии с правилом I/8(a)(II) СОЛАС-74;

¹ см. Приложение 18 к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

² Осмотр с разборкой (overhaul) – периодический тщательный осмотр с необходимым вскрытием и разборкой всех узлов и деталей устройств разобщения, определённый производителем.

периодическое и ежегодное освидетельствования для подтверждения Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, в соответствии с правилами I/8(a)(III) и I/8(a)(IV) СОЛАС-74.

13.6.3 Техническое обслуживание, тщательная проверка, эксплуатационные испытания, осмотр с разборкой и ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и механизмов разобращения должны выполняться признанными поставщиками услуг в соответствии с требованиями резолюции ИМО MSC.402(96).

Сводная информация об объеме проверок и испытаний спасательного оборудования в соответствии с правилом III/20.11 СОЛАС-74 и резолюцией ИМО MSC.402(96) приведена в [табл. 13.6.3](#).

Таблица 13.6.3

**Объем проверок и испытаний спасательного оборудования
в соответствии с правилом III/20.11 и резолюцией ИМО MSC.402(96)**

/п	Спасательное оборудование	Ежегодная проверка*	Ежегодные испытания**	5-летний осмотр с разборкой***	5-летние испытания****
.	Спусковые устройства спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и спасательных плотов	A1	B1	-	D1
.	Устройство разобращения спасательных и дежурных шлюпок (включая скоростные дежурные шлюпки), спускаемых при помощи шлюпбалок	A1	B2	C1	D2 ¹
.	Системы разобращения спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	A1	B2	C1	B2 ²
.	Гаки автоматического разобращения спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалок	A1	B2 ³	C1	D2
.	Спасательные и дежурные шлюпки, включая скоростные дежурные шлюпки	A1 ⁴	B3 ⁴	-	-

Условные обозначения:

A1 – тщательная проверка (включая визуальный осмотр и обслуживание) конструкций, систем и других элементов оборудования;

B1 – динамические испытания тормоза лебедки спускового устройства при максимальной спусковой скорости с применением испытательной нагрузки равной массе спасательной или дежурной шлюпки или спасательного плота без людей на борту.

B2 – эксплуатационные испытания устройств разобращения всех типов (включая испытание функции разобращения без нагрузки).

B3 – эксплуатационные испытания спасательных и дежурных шлюпок;

C1 – демонтаж и разборка устройства отдачи гаков спасательных и дежурных шлюпок, разобщающего под нагрузкой, а также гака автоматического разобращения спасательного плота, осмотр, замеры износов и обслуживание, ремонт (по необходимости), с последующими сборкой, монтажом и регулировкой;

D1 – динамические испытания тормоза лебедки спускового устройства при максимальной спусковой скорости, с применением испытательной нагрузки в 1,1 раза превышающей вес спасательной или дежурной шлюпки или спасательного плота с полным комплектом людей и снабжения;

D2 – эксплуатационное испытание устройства отдачи гаков спасательных и дежурных шлюпок, разобщающего под нагрузкой, а также гаков автоматического разобращения спасательного плота, с применением испытательной нагрузки в 1,1 раза превышающей вес спасательной шлюпки (дежурной шлюпки, спасательного плота) с полным комплектом людей и снабжения

* См. правила III/20.11.1.1, 20.11.2.1, 20.11.3.1 и 20.11.4 СОЛАС-74.

** См. правила III/20.11.1.2, 20.11.2.1, 20.11.3.1 и 20.11.4 СОЛАС-74.

*** См. правила III/20.11.2.2 и 20.11.3.2 СОЛАС-74.

**** См. правила III/20.11.1.2, 20.11.2.2, 20.11.2.3 и 20.11.3.2 СОЛАС-74.

¹ Эксплуатационные испытания в объеме 5-летнего испытания должны проводиться также каждый раз, когда устройство подвергается осмотру с разборкой или ремонту.

/п	Спасательное оборудование	Ежегодная проверка*	Ежегодные испытания**	5-летний осмотр с разборкой***	5-летние испытания****
	² 5-летние эксплуатационные испытания систем разобращения должны проводиться либо методом свободного падения только со спусковой командой на борту, либо имитацией спуска с применением устройства для испытаний без спуска на воду, требуемого пунктом 4.7.6.4 Кодекса КСС. ³ Эксплуатационное испытание функции автоматического разобращения гака производится разобращением гака вручную с грузом 150 кг и затем автоматическим разобращением с условным грузом 200 кг при его опускании на землю или с плотом после его спуска на воду. ⁴ Для спасательных и дежурных шлюпок, отсеки плавучести которых выполнены из вспененного материала, должны также учитываться положения Рекомендации МАКО №122 (Jan 2012), приведенные в Приложении 49 к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.				

13.6.4 Тщательные проверки, осмотры с разборкой и эксплуатационные испытания, требуемые правилом III/20.11 СОЛАС-74, а выполняемые не реже чем 1 раз в 5 лет, должны выполняться в присутствии инспектора РС (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1618 и УИ МАКО SC144 (Rev.3 Oct 2017)¹).

13.6.5 Указания по проведению проверок и испытаний, предусмотренных правилом III/20.11 СОЛАС-74, приведены в 4.1.1.2.13 – 4.1.1.2.16 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

¹ Документ доступен на сайте МАКО www.iacs.org.uk

**14 ПРАВИЛО 21. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ, СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ
И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ НА ПАССАЖИРСКИХ СУДАХ**

14.1 На пассажирских судах не допускается использование более четырех спасательных плотов, спускаемых с помощью одной шлюпбалки. Однако, если тест, требуемый в 6.2.6 части 2, резолюции ИМО MSC.81(70), показывает, что в течение 30 мин эвакуации можно спустить на воду более 4 спасательных плотов, допустимо обслуживание большего количества плотов одной шлюпбалкой.

15 ПРАВИЛО 22. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА ПАССАЖИРСКИХ СУДАХ

15.1 При определении минимального количества и распределения спасательных плотов, требуемых в соответствии с правилом III/22.1.1 СОЛАС-74, круги, оборудованные спасательным линем и огнем, установленные в соответствии с требованиями циркуляра ИМО MSC.1/Circular.1331 для выполнения положений правила II-1/3.9.2 СОЛАС-74, не учитываются.

15.2 Для судов, на которых спасательные жилеты размещены в каютах более чем на две палубы ниже или выше места сбора, должны быть предусмотрены дополнительные спасательные жилеты, соответствующие числу людей, находящихся в пределах наиболее густонаселенной главной вертикальной зоны. Однако, если количество пассажиров, находящихся на палубах более чем на две палубы ниже или выше места сбора, превышает количество пассажиров в пределах самой густонаселенной главной вертикальной зоны, то должны быть предусмотрены дополнительные спасательные жилеты, соответствующие этому количеству людей.

**16 ПРАВИЛО 26. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
К ПАССАЖИРСКИМ СУДАМ РО- РО**

16.1 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.

16.2 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 плотках, 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.

16.3 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.

**17 ПРАВИЛО 29. СИСТЕМА ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ КАПИТАНАМИ
ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ**

17.1 При разработке требуемых правилом III/29.3 СОЛАС-74 планов действий в аварийных ситуациях рекомендуется учитывать положения Пересмотренного руководства по структуре комплексной системы планирования действий в аварийных ситуациях на судне, принятого резолюцией ИМО А.1072(28).

18 ПРАВИЛО 31. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ШЛЮПКИ, СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ И ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ ГРУЗОВЫХ СУДОВ

18.1 Спасательный плот считается легко переносимым с борта на борт только в пределах одной открытой палубы на плоской поверхности без препятствий. Такой спасательный плот должен иметь вес менее 185 кг и не должен быть сертифицирован для более чем 25 человек. Перемещение плотов по лестницам, через двери или коридоры не считается легким.

18.2 Шлюпбалка, используемая как для дежурной шлюпки, так и для спасательных средств допускается только в том случае, если будет продемонстрировано, выполнение требований правил III/13.1.1, III/13.1.3, III/14.1, III/14.3 и III/31.1.5 СОЛАС-74 к размещению, то есть все спасательные средства и дежурные шлюпки, для обслуживания которых предназначено спусковое устройство, могут быть спущены на воду под действием силы тяжести или накопленной механической энергии за отведенное для этого время не мешая использованию других спасательных средств.

18.3 На грузовых судах не допускается использование более двух спасательных плотов, спускаемых с помощью одной плот-балки, однако, если тест, требуемый в 6.2.6 части 2 резолюции ИМО MSC.81(70), показывает, что в течение 10 мин эвакуации можно спустить на воду более 2 спасательных плотов, допустимо обслуживание большего числа плотов одним спусковым устройством.

18.4 Спасательная шлюпка, спускаемая методом свободного падения, не может быть принята в качестве дежурной шлюпки.

19 ПРАВИЛО 32. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ГРУЗОВЫХ СУДОВ

19.1 При определении минимального количества и распределения спасательных плотов, требуемых в соответствии с правилом III/32.1.1 МК СОЛАС-74, круги, оборудованные спасательным линем и огнем установленные в соответствии с требованиями циркуляра ИМО MSC.1/Circular.1331 для выполнения положений правила II- 1/3.9.2 СОЛАС-74, не учитываются.

19.2 Количество спасательных жилетов и гидрокостюмов для вахтенных должно быть не менее 2-х в машинном отделении и 2-х в рулевой рубке и 2-х вблизи удаленно расположенных спасательных средств.

**20 ПРАВИЛО 33. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОСАДКИ В ДЕЖУРНЫЕ ШЛЮПКИ, ИХ СПУСК
И ПОДЪЕМ НА ГРУЗОВЫХ СУДАХ**

20.1 Должна быть предусмотрена точка крепления носового фалиня, необходимая для спуска спасательных шлюпок с борта судов валовой вместимостью 20 000 и более при скорости хода судна 5 уз. Расположение таких точек крепления должно быть таким, чтобы угол между фалинем и горизонталью составлял менее 45°, во избежание помех от волнения.

21 ПРАВИЛО 34. СООТВЕТСТВИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ И УСТРОЙСТВ КОДЕКСУ КСС

21.1 На судах, построенных 1 июля 1998 г. и после этой даты, спасательные средства и устройства должны отвечать применимым требованиям Кодекса КСС, с учетом поправок, вступивших в силу на дату постройки судна. Для удобства использования, справочный перечень поправок к Кодексу КСС, вступивших в силу после 1 июля 1998 г. приведен в [табл. 21.1](#).

Таблица 21.1.

Перечень поправок к Кодексу КСС

Год и месяц поправок	Резолюция ИМО	Измененные требования	Дата вступления в силу
2006 май	MSC.207(81)	глава I (общие требования к спасательным средствам) глава II (спасательные круги и их дымовые шашки, спасательные жилеты, гидрокостюмы, защитные костюмы)	1 июля 2010 г.
2006 декабрь	MSC.218(82)	глава I (определения, маркировка пиротехнических средств) глава IV (спасательные плоты, надувные спасательные плоты, жесткие спасательные плоты, спасательные шлюпки и их механизмы разобращения, спасательные шлюпки, спускаемые методом свободного падения) глава V (дежурные шлюпки, надувные дежурные шлюпки, скоростные дежурные шлюпки) глава VI (спусковые устройства спасательных, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, тормоза лебедок спусковых устройств) глава VII (общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация)	1 июля 2008 г.
2008 декабрь	MSC.272(85)	глава IV (спасательные шлюпки, спасательные шлюпки, спускаемые методом свободного падения) глава V (дежурные шлюпки)	1 июля 2010 г.
2010 май	MSC.293(87)	глава IV (надувные спасательные плоты, жесткие спасательные плоты)	1 июля 2012 г.
2011 май	MSC.320(89)	глава IV (механизмы разобращения спасательных шлюпок)	1 января 2013 г.
2014 май	MSC.368(93)	глава II (спасательные жилеты)	1 января 2016 г.
2017 июнь	MSC.425(98)	глава VI (лебедки спусковых устройств)	1 января 2020 го.
2019 июнь	MSC.459(101)	глава IV (спасательные шлюпки, оборудованные двумя пропульсивными установками, спасательные шлюпки, спускаемые методом свободного падения) глава VI (спусковые устройства дежурных шлюпок на грузовых судах)	1 января 2024 г. ¹
2021 май	MSC.485(103)	глава IV (спасательные шлюпки, спускаемые методом свободного падения)	1 января 2024 г. ¹

¹ Ожидаемая дата вступления в силу поправок при условии их принятия в соответствии с установленной в статьях СОЛАС-74 процедурой.

21.2 За исключением требований, применяемых ко всем судам независимо от даты постройки, или к судам, построенным на определенную дату, как указано в соответствующих правилах главы III СОЛАС-74, спасательные средства и устройства на судах, построенных до 1 июля 1998 г., должны отвечать по меньшей мере требованиям этой главы, действовавшим на дату постройки судна, с учетом положений правила III/1.4 СОЛАС-74.

21.3 При замене или установке на судне новых спасательных средств, необходимо руководствоваться положениями правила III/1.4 СОЛАС-74.

21.4 При применении требований к цвету жесткого водонепроницаемого корпуса, полностью закрытого спасательные шлюпки и внешних закрытий частично закрытых спасательных шлюпок «хорошо видимый цвет» это цвет с сильным хроматическим

содержанием (чистый ахроматический цвет). Белый, все оттенки серого и подобные цвета, не должны приниматься в качестве «сопоставимых» цветов.

21.5 Соединение каждого устройства разобращения с корпусом спасательной или дежурной шлюпки, спускаемых с помощью лопарей, должно подвергаться нагрузке, равной весу лодки с полным комплектом людей и снаряжения (или двукратного веса шлюпки в случае одноточечного подвеса).

В ходе испытаний не должно быть выявлено повреждений устройства разобращения или его соединения со шлюпкой.

Испытание не распространяется на дополнительные средства спуска свободнопадающих спасательных шлюпок.

Испытание может проводиться на судне, на берегу, либо на заводе изготовителя или на верфи, используя соответствующий макет спусковых устройств, эквивалентный пусковому устройству, установленному на судне. «Вес шлюпки», который следует учитывать в качестве нагрузки в случае систем одинарного падения состоит из «веса шлюпки с полным комплектом людей и снаряжения», который, согласно умножается на два.

21.6 Компоненты разобщающего механизма: все компоненты узла гака, узла рукоятки разобращения, приводные тросы или приводные механические связи и фиксирующие конструктивные соединения в спасательной шлюпке должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого в морской среде материала, не требующего нанесения защитного покрытия или гальванизации.

Все блокировки («механическая защита» разобращения под нагрузкой), которые включают гидростатические компоненты в управляющем механизме, также должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого в морской среде материала. Расчетные и производственные допуски должны быть такими, чтобы ожидаемый износ в течение всего срока службы механизма не оказывал отрицательного воздействия на его надлежащее функционирование.

Механические приводные связи, такие как приводные тросы, должны быть водонепроницаемыми и не должны располагаться на открытых или незащищенных пространствах. Если выбирается нержавеющая сталь, имеющая числовой эквивалент стойкости к точечной (питтинговой) коррозии ($PREN = 1 \times \% Cr + 3,3 (\% Mo + 0,5 \times \% W) + 16 \times \% N$), равный 22 или более, то такая нержавеющая сталь может не предъявляться на соответствие стандарту ISO 9227:2012 или иному эквивалентному стандарту, применение которого согласовано с Регистром.

Если выбирается нержавеющая сталь, имеющая $PREN < 22$, или иной коррозионностойкий материал/сплав, то такой материал/сплав должен подвергаться коррозионным испытаниям в соответствии со стандартом ISO 9227:2012 или иным эквивалентным стандартом, применение которого согласовано с Регистром.

Если испытания проводятся в соответствии со стандартом ISO 9227:2012, должен применяться нейтральный соляной туман (NSS – neutral salt spray) с продолжительностью испытаний 1000 ч для компонентов, находящихся снаружи спасательной шлюпки, и с продолжительностью испытаний 160 ч для компонентов, находящихся внутри спасательной шлюпки. Испытания соляным туманом могут быть выполнены с применением круглых образцов (диаметром 14 мм) в соответствии с унифицированным требованием МАКО W2.4.2. После испытания соляным туманом разобщающий механизм должен быть подвергнут испытаниям нагрузкой и разобщением, как описано в резолюции ИМО MSC.81(70), исправленной резолюцией ИМО MSC.321(89), чтобы продемонстрировать удовлетворительную работу. Нагрузки и разобращения должны быть повторены 10 раз.

Если для испытаний соляным туманом используются образцы, то вместо испытаний нагрузкой и разобщением должны проводиться испытания на растяжение. Результаты испытаний должны подтвердить падение не более чем на 5 % значений предела прочности и относительного сужения при испытаниях на растяжение образцов, подверженных воздействию соляным туманом, по сравнению с образцами, не подвергавшимися испытаниям на коррозию соляным туманом.

Если для свариваемых конструкций применяются аустенитные нержавеющие стали (например, 316L или 316), то риск восприимчивости к межкристаллитной коррозии должен

рассматриваться процедурой системы контроля качества изготовителя. Аустенитные нержавеющие стали 201, 304, 321, 347 восприимчивы к точечной и щелевой коррозиям и поэтому не подходят для этого применения.

Внутренние тросы, изготовленные из аустенитных нержавеющих сталей типа марки 304, которые используются для установленных внутри спасательной шлюпки приводных тросов, покрытых оболочкой, могут не подвергаться описанным выше испытаниям на коррозионную стойкость

21.7 Устройство для подвешивания спасательной шлюпки (включая соединение устройства разобщения спасательной шлюпки со спусковым устройством) должно быть спроектировано с расчетным 6-кратным запасом прочности относительно предела прочности используемых материалов и массы спасательной шлюпки с полным запасом топлива и снабжения (без людей) плюс 1000 кг, предполагая, что масса спасательной шлюпки равномерно распределена между лопаря

Перечень резолюций (кроме поправок к Конвенции СОЛАС-74 и Кодексу КСС) и циркуляров ИМО, а также унифицированных интерпретаций и рекомендаций МАКО, учтенных в настоящем Руководстве

Документ	Наименование	Правило главы III Конвенции СОЛАС-74
Резолюции ИМО		
A.760(18)	Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам (см. также A.1116(30))	III/9.2, 20.10
A.761(18)	Рекомендация о технических условиях для одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов (см. также MSC.55(66) и MSC.388(94))	III/20.8, 20.9
A.1116(30)	Знаки путей эвакуации и маркировка расположения оборудования (см. также A.760(18))	III/9.2
A.1072(28)	Пересмотренное руководство по структуре комплексной системы планирования действий в аварийных ситуациях на судне	III/29
MSC.402(96)	Требования к техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, осмотру с разборкой и ремонту	III/3.25, 20.6, 20.7, 20.11
Циркуляры ИМО		
MSC.1/Circ.955	Обслуживание спасательных средств и оборудования радиосвязи в соответствии с гармонизированной системой освидетельствований и оформления свидетельств (ГСОО)	III/20.8, 20.9
MSC/Circ.1047	Руководство по ежемесячным проверкам на борту судна гидрокостюмов и защитных костюмов	III/20.6, 20.7
MSC/Circ.1114	Руководство по периодическому испытанию швов и застежек гидрокостюмов и защитных костюмов	III/20.6, 20.7
MSC.1/Circ.1328	Руководство по одобрению надувных плотов с увеличенным до 30 месяцев интервалом обслуживания	III/20.8.3
MSC.1/Circ.1392 (Corr.1)	Руководство по оценке и замене систем разобщения и захвата спасательных шлюпок (см. также MSC.1/Circ.1584)	III/1.5
MSC.1/Circ.1393	Раннее применение нового правила СОЛАС III/1.5	III/1.5
MSC.1/Circ.1447	Руководство по разработке схем и процедур по подъему людей из воды	III/17-1
MSC.1/Circ.1578	Руководство по безопасному проведению учений по оставлению судна с использованием спасательных шлюпок	III/19.3.3
MSC.1/Circ.1618	Унифицированные интерпретации главы III СОЛАС	III/20.11
УИ МАКО		
SC144 (Rev.3 Oct 2017)	Техническое обслуживание, тщательный осмотр, эксплуатационные испытания, осмотр с разборкой и ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения	III/20.11
SC 233 (Rev.1 Nov 2012)	Цвет внешних поверхностей спасательных шлюпок	III/34 LSA Code item 1.2.2.6 as amended by MSC Res. 207(81) reads
SC 244 (Rev.1 Nov 2012, Corr.1 Nov 2015)	Испытания гаков устройств разобщения спасательных и дежурных шлюпок	III/34 IMO Res. MSC.81(70), Part 2, Ch. 5.3.4
SC 248 (Rev.1 Apr 2015)	Наибольшая высота спуска спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	III/3.13
SC 267 (Rev.1 Nov 2012)	Применение требований к устройствам разобщения и захвата спасательных шлюпок	III/34 LSA Code item 4.4.7.6 as amended by MSC Res. 320(89) reads
SC 293 (Feb 2012)	Спасательные круги используемые со средствами посадки и высадки с судна	II-1/3-9, III/7
Рекомендации МАКО		
Rec.122 (Jan 2012)	Встроенные отсеки плавучести спасательных и дежурных шлюпок	III/20.6, 20.7, 20.11.4

Российский морской регистр судоходства

**Руководство по применению положений главы III
Международной конвенции по охране человеческой жизни
на море СОЛАС-74**

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8
www.rs-class.org/ru/