



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Шестьдесят первая сессия

Женева, 4-6 октября 2017 года

Пункт 6 d) предварительной повестки дня

Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях: положения, касающиеся находящихся на стоянке плавучих объектов (плавучих гостиниц, плавучих ресторанов и аналогичных сооружений)

Предписания к стоечным судам и плавучим объектам

Представлено Российской Федерацией и Украиной

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016-2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.
2. На своих пятидесятой и пятьдесят первой сессиях Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее SC.3/WP.3) признала актуальность вопроса о правилах и положениях для находящихся на стоянке плавучих объектов в различных государствах-членах ЕЭК ООН. SC.3/WP.3 предложила включить этот вопрос в повестку дня шестьдесят первой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102, пункт 41).
3. В настоящем документе приводится информация о предписаниях к плавучим объектам и стоечным судам, представленная Российской Федерацией и Украиной.

II. Классификация и освидетельствование плавучих объектов в Российской Федерации

A. Общие положения и определения

4. В соответствии со статьей 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации плавучий объект — это несамоходное плавучее сооружение, не являющееся судном, в том числе дебаркадер, плавучий (находящийся на воде) дом, гостиница, ресторан, понтон, плот, наплавной мост, плавучий причал и другое техническое сооружение подобного рода. Данное понятие введено Федеральным законом от 03.07.2016 № 367-ФЗ.

5. В соответствии со статьей 16 Кодекса внутреннего водного транспорта плавучие объекты подлежат учету, осуществляемому администрацией соответствующего бассейна внутренних водных путей. Учет плавучих объектов осуществляется в соответствии с правилами учета плавучих объектов, установленными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

6. Классификация и освидетельствование плавучих объектов осуществляется организациями, уполномоченными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта на классификацию и освидетельствование судов. К числу указанных уполномоченных организаций относится Российский Речной Регистр.

7. Правила классификации и освидетельствования плавучих объектов¹ разработаны Российским Речным Регистром и вступили в силу с 23 марта 2017 года. Правила устанавливают требования, которые применяются при проектировании, постройке, модернизации, переоборудовании и ремонте плавучих объектов, а также их классификации и освидетельствовании в эксплуатации. Область распространения Правил — плавучие объекты, корпуса которых изготовлены из стали, алюминиевых сплавов, армированных пластиков, древесных материалов, железобетона, сталежелезобетона или армоцемента.

8. Применяются следующие определения:

брандвахта — плавучий объект, установленный у берега и используемый для проживания экипажей земснарядов, водолазных станций и т. п.;

дебаркадер — плавучий объект, с надстройкой или без нее, используемый в качестве причального сооружения, стационарно установленный у берега (обычно в речном порту) и предназначенный для обеспечения стоянки судов, а также любой обособленный элемент (стационарный или плавучий) портовой (причальной) инфраструктуры, имеющий грузовую площадку и вынесенный за пределы причальной (береговой) линии;

кессон-док — плавучий объект, предназначенный для обнажения подводной части судна или его отдельных подводных частей (кессонирования и неполного докования);

наплавной мост — мост на плавучих опорах;

¹ www.rivreg.ru/assets/Uploads/pkpo.pdf.

плавучий дом — плавучий объект, который спроектирован для использования в качестве жилого дома на воде;

плавучий причал — плавучий объект, установленный у берега или на рейде на внутреннем водном пути, имеющий устройства для безопасного подхода судов и предназначенный для безопасной стоянки судов, их загрузки, разгрузки и обслуживания, а также посадки пассажиров на суда и высадки их с судов;

плавучий ресторан (кафе) — плавучий объект, который спроектирован как предприятие общественного питания на воде.

В. Присвоение класса, освидетельствования и документы

9. Присвоение класса плавучему объекту осуществляется в соответствии с его конструктивными особенностями и разрядом водного бассейна, для эксплуатации в котором предназначен плавучий объект. Разряды водных бассейнов для внутренних водных путей соответствуют зонам, приведенным в Добавлении 1 Приложения к резолюции № 61:

разряд «М» соответствует зоне 1;

разряд «О» — зоне 2;

разряд «Л» — зоне 3, и

разряд «Р» — зоне 4.

10. В целях классификации плавучие объекты делятся на группы:

группа I — однокорпусные и многокорпусные объекты, предназначенные для временного или постоянного нахождения на них пассажиров (посетителей), в том числе брандвахты, дебаркадеры, гостиницы, рестораны, кафе, плавучие дома и др.;

группа II — объекты, предназначенные для частичного или полного подъема судов (плавучих объектов) из воды;

группа III — многозвенные объекты на отдельных плавучих опорах и жесткосочлененных опорах (наплавные мосты);

группа IV — объекты с корпусами понтонного типа, не включенные в число объектов групп I-III.

11. Основными документами, выдаваемыми на плавучий объект, являются Свидетельство о соответствии плавучего объекта и акты освидетельствований. Освидетельствования плавучих объектов включают первоначальное, очередное, ежегодное и внеочередное. Освидетельствования назначаются с учетом требований Правил освидетельствования судов в эксплуатации. Первое в течение 5 лет после постройки очередное освидетельствование плавучих объектов, предназначенных для внутренних водных путей, проводится на плаву, если при осмотре не обнаружены дефекты и повреждения корпуса. Очередное освидетельствование плавучих объектов без двойного дна может проводиться на плаву до третьего (после постройки) очередного освидетельствования при условиях, установленных Регистром.

С. Специальные требования к плавучим объектам²

12. Правила устанавливают требования к корпусу и его оборудованию, остойчивости, непотопляемости (делению на отсеки) и надводному борту, энергетической установке и системам, устройствам и снабжению, электрическому оборудованию и средствам радиосвязи. Объем требований в общем случае зависит от группы плавучего объекта. В частности, специальные требования применяются к противопожарной защите, системе осушения и балластной системе, якорному снабжению, спасательным средствам, электрическому оборудованию и средствам радиосвязи. Наряду с данными Правилами, к плавучим объектам применяются также требования Правил классификации и постройки судов.

13. Конструктивная противопожарная защита плавучих объектов группы I, используемых как плавучие гостиницы, общежития, брандвахты, должна быть выполнена в зависимости от числа проживающих (находящихся) на борту людей:

- а) до 50 человек — как для пассажирских судов длиной менее 65 м;
- б) от 50 до 200 человек — как для пассажирских судов длиной от 65 до 100 м;
- в) более 200 человек — как для пассажирских судов длиной более 100 м.

При этом конструктивная противопожарная защита плавучих объектов группы I, предназначенных для проживания или размещения на них более 12 человек, должна соответствовать требованиям Правил классификации и постройки судов, применяемых к пассажирским судам.

14. Конструктивная противопожарная защита плавучих доков должна соответствовать требованиям, предъявляемым к грузовым судам внутреннего плавания.

15. Плавучие объекты группы I, предназначенные для проживания и отдыха людей, должны быть укомплектованы противопожарным снабжением и огнетушителями по нормам для пассажирских судов, плавучие объекты групп II и III — как для прочих судов. Плавучие объекты группы IV допускается не снабжать противопожарным снабжением.

16. Не требуется оборудование плавучих объектов:

- а) рулевым устройством;
- б) якорным устройством (за исключением наплавных мостов), если это не предусмотрено техническим заданием.

17. Плавучие объекты должны быть оборудованы буксирным или сцепным (счальным) устройством или их элементами, позволяющими перемещать плавучие объекты по воде.

18. Плавучие объекты группы I должны быть снабжены коллективными спасательными средствами, спасательными кругами и спасательными жилетами по нормам, установленным Правилами классификации и постройки судов. Плавучие объекты группы I, пришвартованные у берега и оборудованные

² В данном разделе приведены лишь некоторые характерные специальные требования к плавучим объектам.

сходными трапами, допускается не снабжать коллективными спасательными средствами и спасательными жилетами, кроме спасательных жилетов, предназначенных для вахтенного персонала, например, при перегоне плавучего объекта.

19. Корпуса плавучих объектов группы I по периметру в районе ватерлинии должны быть обнесены спасательным леером.

20. Плавучие доки, пришвартованные у берега, оборудованные сходными трапами, соответствующими требованиям Правил классификации и постройки судов, могут не иметь спасательных средств, за исключением спасательных кругов и спасательных жилетов для вахтенного персонала.

21. Наплавные мосты допускается не снабжать спасательными средствами, за исключением спасательных кругов. Снабжение спасательными кругами назначается в соответствии с Правилами классификации и освидетельствования плавучих объектов.

22. Аварийное снабжение не требуется для:

плавучих объектов группы I и плавучих доков, пришвартованных у берега, имеющих оборудованные сходные трапы, обеспечивающих безопасную эвакуацию людей на берег;

плавучих объектов групп III и IV.

23. Электрическое оборудование плавучих объектов групп I, III, IV должно соответствовать требованиям Правил классификации и постройки судов, а также требованиям к аварийному источнику электрической энергии, установленным Правилами классификации и освидетельствования плавучих объектов:

для плавучих объектов группы I, предназначенных для проживания и отдыха людей, — требованиям Правил для пассажирских судов;

для плавучих объектов групп III и IV — требованиям Правил для самоходных судов, эксплуатируемых без экипажа.

24. В частности, требования к аварийному источнику электрической энергии плавучих объектов включают следующие:

a) время работы аварийного источника электрической энергии на автономном плавучем объекте группы I должно составлять не менее 3 ч, для неавтономных плавучих объектов, основным источником электрической энергии на которых является береговой источник, — не менее 1 ч;

b) на неавтономных плавучих объектах, у которых основным источником электрической энергии является береговой источник, аварийный источник должен питать сеть аварийного освещения и сигнально-отличительные фонари; время работы аварийного источника в этом случае должно быть не менее 1 ч;

c) в качестве основных источников электрической энергии на автономных плавучих объектах группы I должно устанавливаться не менее двух источников электрической энергии; в дополнение к ним может предусматриваться питание бортовой сети от берегового источника;

d) в каждой плавучей гостинице должен быть установлен автономный аварийный источник электрической энергии, обеспечивающий питание потребителей в соответствии с подпунктом a).

25. Для плавучих объектов группы II Правила классификации и освидетельствования плавучих объектов предписывают отдельные требования.

26. Установка радиооборудования, предписываемого Правилами классификации и освидетельствования плавучих объектов, не требуется для плавучих объектов, пришвартованных у берега и подключенных к сети стационарной проводной телефонной связи общего пользования или технологической сети связи, присоединенной к сети связи общего пользования. В этом случае плавучие объекты должны быть оснащены портативной (носимой) УКВ-радиотелефонной станцией.

II. Требования к стоечным судам в Правилах классификации и постройки судов внутреннего плавания Регистра судоходства Украины

27. Под плавучим сооружением (стоечным судном) понимается несамоходное плавучее сооружение, построенное для стационарной эксплуатации на плаву (в том числе, плавучие причалы, пристани, понтоны, мастерские, доки, гостиницы, предприятия для питания и развлекательные заведения).

28. Поскольку плавучие сооружения рассматриваются в качестве судов, они подлежат классификации признанным классификационным обществом, и на них выдается комплект соответствующих документов, включающий Классификационное свидетельство, Свидетельство о годности к плаванию, Свидетельство об оборудовании и снабжении, Свидетельство о предотвращении загрязнения с судна. Требования к классификации, постройке и освидетельствованиям стоечных судов содержатся в Правилах классификации и постройки судов внутреннего плавания Регистра судоходства Украины.

29. Требования к стоечным судам определяются условиями их эксплуатации судна: местом их расположения, ветро-волновым режимом водного бассейна, защищенности акватории от неблагоприятных погодных условий и т.д. Для перемещения этих судов с постоянного места эксплуатации разрабатывается специальный проект перегона.

30. Период действия класса стоечных судов в общем случае составляет 8 лет. Периодические освидетельствования проводятся каждые 2 года. Первое доковое освидетельствование вновь построенного судна проводится через 24 года после постройки; при этом допускается замена докового освидетельствования освидетельствованием подводной части на плаву (воодолажным осмотром) при условии годного технического состояния корпуса судна.

31. Специальные предписания к стоечным судам относятся, прежде всего, к устройствам, оборудованию и снабжению, конструктивной противопожарной защите и противопожарному оборудованию, системам и трубопроводам, электрическому оборудованию.

32. Стоечные суда, которые постоянно эксплуатируются у берега, могут не иметь якорного устройства при условии обеспечения безопасности их стоянки другими средствами, которые признаны достаточными Регистром. Если по местным условиям плавания на определенных водных путях возникает необходимость якорного обеспечения этих судов и средств, оно должно выбираться как для несамоходных судов.

33. Для плавучих сооружений и стоечных судов, постоянно эксплуатирующихся у берега, не требуется наличие рулевой системы.
34. Стоечные пассажирские суда, эксплуатирующиеся у берега, должны обеспечиваться следующими спасательными средствами:
- a) средством подъема людей из воды (трап);
 - b) двумя трапами для сообщения с берегом шириной не менее 1,2 м, максимально удаленными друг от друга в концевых частях; при наличии на судне более 120 человек ширина каждого трапа (в просвете) должна быть увеличена на 0,01 м на каждого человека.
 - c) спасательными жилетами:
 - i) при использовании стоечного судна для постоянного пребывания пассажиров (гостиницы и т. п.) — согласно количеству мест, а также детскими спасательными жилетами в количестве 10% от общего количества спасательных жилетов;
 - ii) при использовании стоечного судна для дневной эксплуатации (ресторан, офис и т. д.) — для 10% максимально допустимого количества людей;
 - d) для всех членов экипажа и судового персонала в случаях, предусмотренных в подпунктах i) и ii);
 - e) спасательными кругами — как для самоходных судов, эксплуатируемых в зоне 1;
 - f) дополнительно по одному спасательному кругу со спасательным линем у каждого трапа для сообщения с берегом (со стороны берега) и по два спасательных круга на каждой из открытых палуб, один из которых должен быть со спасательным линем.
35. Стоечные суда, эксплуатируемые у берега, кроме пассажирских, должны обеспечиваться спасательными жилетами из расчета на всех членов экипажа и персонала.
36. Стоечные суда, эксплуатируемые без устройств постоянного сообщения с берегом, должны обеспечиваться спасательными средствами как несамоходные суда.
37. Корпус стоечного судна по периметру в районе ватерлинии должен быть обнесен спасательным плавучим леером диаметром не менее 9,5 мм.
38. В зрительных залах и помещениях, оборудованных для демонстрации мультимедиа (презентаций, видеофильмов и т. п.) на стоечных пассажирских судах и стоечных судах, используемых как офисы и т. п., должны быть выходы непосредственно на открытую палубу из расчета один выход на 50 зрителей, но не менее двух выходов, расположенных с противоположных сторон. Каждый выход должен иметь двери, открывающиеся наружу, причем минимальная ширина дверей и прохода должна быть не менее 1,1 м, и обозначен соответствующими надписями. Мебель в зрительных залах должна быть выполнена из материалов с медленным распространением пламени и надежно закреплена. Использование в зрительных залах ковров и ковровых дорожек не допускается.

39. Для стоечных судов не требуется:
- аварийное снабжение;
 - магнитный компас;
 - устройство со средствами мобильного подключения к сети интернет и система отображения электронных навигационных карт и информации внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) с электронными навигационными картами (ЭНК ВС).
40. Противопожарная защита стоечных судов, используемых в качестве плавучих гостиниц и общежитий, выполняется в зависимости от количества проживающих на борту человек:
- до 50 человек — как для грузовых судов валовой вместимостью свыше 500;
 - свыше 50 до 200 человек — как для судов, перевозящих не более 36 пассажиров;
 - более 200 человек — как для судов, перевозящих более 36 пассажиров.
41. Противопожарная защита плавучих доков, электростанций, мастерских и судов-складов выполняется как для грузовых судов валовой вместимостью более 500.
42. На стоечных судах допускается установка:
- а) калориферных установок (за исключением пассажирских судов);
 - б) местного печного отопления, за исключением помещений, где размещается оборудование, работающее на жидком топливе и/или сжиженном газе либо емкости для его хранения.
43. Следующие положения применимы к водопожарной системе стоечных судов:
- а) для постоянно пришвартованных к берегу стоечных судов подача воды в водопожарную систему может осуществляться береговой водопожарной системой с подачей и напором не менее расчетных значений для пожарных насосов;
 - б) на дебаркадерах, брандвахтах и других стоечных судах, предназначенных для проживания не более 12 человек и не оборудованных собственным источником энергии, с экипажем из 3 человек и более, в качестве пожарного насоса допускается использовать переносной мотонасосный агрегат, удовлетворяющий требованиям, установленным Регистром.
44. Стоечные суда, оборудованные источниками энергии или получающие электроэнергию с берега, оснащаются средствами осушения так же, как самоходные суда с главными двигателями общей мощностью менее 225 кВт.
45. На стоечных судах, на которых основным источником электрической энергии является береговой источник, аварийный источник должно питать:
- а) при наличии экипажа — сеть аварийного освещения и сигнально-отличительные фонари;
 - б) при отсутствии экипажа — сигнально-отличительные фонари.
- Время работы аварийного источника электроэнергии должно составлять не менее одного часа.

46. В качестве основных источников энергии для стоечных судов допускаются генераторы и береговая энергосистема. При этом в качестве основных источников электроэнергии на автономных стоечных судах должно предусматриваться не менее двух генераторов. Дополнительно может быть предусмотрено питание судовой сети от береговой электрической системы.

На неавтономных стоечных судах допускается использование только береговой электрической энергосистемы.

47. Мощность генераторов основного источника электрической энергии автономных стоечных судов или мощность, поступающая от береговой электрической энергосистемы, должна быть достаточной для обеспечения режимов работы в соответствии с назначением судна, а также для обеспечения режимов работы при пожаре, пробоинах в корпусе или других неблагоприятных обстоятельствах, влияющие на безопасность стоечного судна, при работе основного источника электрической энергии.

48. Системы питания ответственных устройств, освещения и сигнализации плавучих гостиниц и общежитий должны отвечать требованиям для пассажирских судов.

49. В каждой плавучей гостинице и на стоечном судне со спальными местами для пассажиров должен быть установлен автономный аварийный источник электрической энергии.
