ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р ИСО 6216— 2005

Судостроение Внутреннее судоходство

ЛОЦМАНСКИЕ ПЛАВСРЕДСТВА

Классификация и основные требования

ISO 6216:1980
Shipbuilding — Inland navigation — Pilot craft —Classification and basic requirements
(IDT)

Издание официальное

БЗ 1—2006/409

Москва
Стандартинформ
2006

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

Цели и принципы стандартизации в Российской Федерации установлены Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании», а правила применения национальных стандартов Российской Федерации — ГОСТ Р 1.0—2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Основные положения»

Сведения о стандарте

1 ПОДГОТОВЛЕН Научно-исследовательским институтом по стандартизации и сертификации «Лот» ФГУП «ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова» на основе аутентичного перевода международного стандарта, указанного в пункте 4

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 005 «Судостроение»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 декабря 2005 г. № 396-ст

4 Настоящий стандарт идентичен международному стандарту ИСО 6216:1980 «Судостроение. Внутреннее судоходство. Лоцманские плавсредства. Классификация и основные требования» (ISO 6216:1980 «Shipbuilding — Inland navigation — Pilot craft — Classification and basic requirements»)

5 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодно издаваемом информационном указателе «Национальные стандарты», а текст изменений и поправок — в ежемесячно издаваемых информационных указателях «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ежемесячно издаваемом информационном указателе «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет

© Стандартинформ, 2006

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

к ГОСТ Р ИСО 6216—2005 Судостроение. Внутреннее судоходство. Лоцманские плавсредства. Классификация и основные требования

В каком месте	Напечатано	Должно быть
Раздел 2	ГОСТ Р ИСО 6217	ГОСТ Р ИСО 6217—2005

(ИУС № 11 2007 г.)

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Судостроение
Внутреннее судоходство

ЛОЦМАНСКИЕ ПЛАВСРЕДСТВА

Классификация и основные требования

Shipbuilding. Inland navigation. Pilot craft. Classification and basic requirements

Дата введения — 2007—01—01

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает классификацию самоходных плавучих средств (далее — плавсредств), применяемых для лоцманского обслуживания транспортных судов в закрытых бассейнах, устьевых участках рек и на открытых морских рейдах, а также требования, предъявляемые к ним.

Стандарт разработан в целях содействия сектору международной торговли, который развивается с применением транспортных судов, для улучшения условий труда и повышения техники безопасности на водном транспорте, а также унификации ряда терминов, используемых при проектировании и эксплуатации судов служебно-вспомогательного флота.

Плавсредства, используемые в основном для проводки транспортных судов методом лидирования, по усмотрению компетентных органов могут освобождаться от выполнения требований, устанавливаемых настоящим стандартом, полностью или частично.

Возможность и объем применения требований стандарта к лоцманским плавсредствам, плавающим под военно-морским флагом, определяется компетентными органами.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использована нормативная ссылка на следующий стандарт:

ГОСТ Р ИСО 6217 — Судостроение. Внутреннее судоходство. Лоцманские плавсредства. Отличительная окраска и надписи

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **лоцманские суда** (pilot ships): Плавсредства с механическим двигателем, мореходные качества и оборудование которых позволяют им осуществлять доставку и безопасную передачу (прием) лоцманов в районах, удаленных от берега более чем на 20 миль, непосредственно с борта на борт или с помощью лоцманских ботов.

3.2 **лоцманские катера** (pilot launches): Плавсредства с механическим двигателем, мореходные качества и оборудование которых позволяют им производить доставку и безопасную передачу (прием) лоцманов непосредственно с борта на борт в пределах 20-мильной зоны.

Издание официальное

3.3 **лоцманские боты** (pilot boats): Плавсредства с механическим двигателем, которые могут быть принадлежностью лоцманского судна. Они служат для доставки лоцмана на расстояния до 5 миль, считая от лоцманского судна или от берега.

4 Классификация

4.1 В зависимости от водоизмещения при полных запасах воды, топлива и масла, с полным составом экипажа и лоцманов на борту все плавсредства, предназначенные для доставки лоцманов, делятся на три типа согласно таблице 1.

Таблица 1 — Классификация лоцманских плавсредств

Тип	Наименование	Водоизмещение, т
I	Лоцманские боты	$D \leq 10$
II	Лоцманские катера	$10 < D \leq 250$
III	Лоцманские суда	$D > 250$

4.2 В зависимости от географических условий эксплуатации (климатических зон), определяющих исполнение судовых механизмов, состав оборудования и обустройство жилых помещений, лоцманские плавсредства подразделяют на три группы:

A — для полярных районов;

B — для районов средних широт;

C — для районов тропиков.

5 Требуемые характеристики

5.1 Все лоцманские плавсредства должны иметь скорость, достаточную для эффективного выполнения всех операций, связанных с проводкой транспортных судов в районе их службы.

5.2 Суда и катера должны иметь период качки не менее:

- суда — 9 с;
- катера — 6 с.

Плавсредства, собственные характеристики которых не обеспечивают этих параметров, должны быть оборудованы устройствами, повышающими плавность качки (успокоителями, стабилизаторами, скуловыми килями и т.д.). Остойчивость лоцманских плавсредств всех типов должна удовлетворять требованиям компетентных органов.

5.3 Плавсредства всех типов должны обеспечивать безопасный прием — высадку лоцмана при высоте волны до 3,5 м.

6 Конструкции, оборудование и снабжение

6.1 В дополнение к средствам радиосвязи, предписанным компетентными органами для обеспечения безопасности мореплавания, все лоцманские средства должны быть оборудованы стационарными или переносными ультракоротковолновыми радиостанциями, обеспечивающими связь по международным каналам с обслуживаемыми судами и лоцманскими станциями. Лоцманские суда должны иметь основную и запасную ультракоротковолновую радиостанции.

6.2 Суда и катера группы А должны иметь:

а) эффективные средства для борьбы с обледенением окон рубки, антенны РЛС и радиосвязи, а также площадки для передачи и приема лоцмана;

в) РЛС с предельно малой мертвой зоной, причем на судах рекомендуется устанавливать две РЛС — основную и резервную;

с) специальные прожекторы с противотуманными светофильтрами.

Примечание — Для ботов требования настоящего пункта — рекомендуем.

6.3 Лоцманские плавсредства группы А должны иметь ледовые усиления, категория которых определяется компетентными органами, исходя из условий ледовой обстановки, типичной для района эксплуатации данного плавсредства.

Необходимость ледового усиления плавсредств группы В устанавливается компетентными органами.

6.4 Лоцманские боты группы А должны оборудоваться двигателями, легко запускаемыми при минусовых температурах.

6.5 Элементы якорного устройства лоцманских судов в связи с их частой постановкой на якорь должны иметь повышенную прочность исходя из того, что калибр цепей должен приниматься на 10 % больше по сравнению с тем, который требуется правилами классификационных обществ для других судов таких же размерений.

6.6 Конструкция механизированных лоцманских подъемников, которыми могут оборудоваться суда и катера, должна обеспечивать их эффективное и безопасное использование в условиях вибрации, качки и гидрометеорологических факторов, при которых допускается эксплуатация судна или катера в данном районе.

Подъемник должен располагаться возможно ближе к плоскости мидельшпангоута, где амплитуда килевой качки минимальна, и так, чтобы площадка (кабина) с лоцманом постоянно находилась в поле зрения вахтенного штурмана.

6.7 Для обеспечения видимости из рубки лоцманского судна, катера или бота борта обслуживаемого судна при передаче лоцмана, в подволоке рубки должны устанавливаться иллюминаторы соответствующей конструкции.

6.8 Для трансляции команд сигналов суда и катера должны оборудоваться громкоговорителями, обеспечивающими достаточную слышимость подаваемых команд с носа, с кормы и по бортам.

6.9 Состав спасательных средств должен определяться с учетом, что все лоцманы, которые могут находиться одновременно на судне или катере, являются членами их команды.

6.10 Лоцманские суда и катера должны иметь повышенные маневренные качества. В этих целях рекомендуется оборудовать их двухвальными силовыми установками с винтом регулируемого шага (ВРШ), дизель-электрическими установками, обеспечивающими возможность самого малого хода, поворотными насадками или винторулевыми колонками.

6.11 Для обеспечения швартовки к высокобортным судам на катерах и ботах должны устанавливаться киповые планки, конструкция которых допускает отклонение швартовного троса в направлении, близком к вертикальному.

Места установки киповых планок должны выбираться так, чтобы натяжение швартовного троса не приводило к созданию кренящих моментов, опасных для остойчивости.

6.12 Для обеспечения безопасности лоцмана при высадке-приеме при волнении носовая часть палубы катеров должна быть максимально свободной от оборудования и иметь нескользящее покрытие.

Устанавливаемый на палубе бота в районе приема лоцмана штанга-поручень должен находиться по возможности ближе к диаметральной плоскости. При установке по бортам штанга-поручень должен отстоять от борта на расстоянии, обеспечивающем безопасность лоцмана при крене бота и возможность схватиться за поручень в то время, когда он другой рукой держится за забортный трал.

Площадь палубы в носовой оконечности катера и бота должна быть достаточной для приема лоцмана с забортного трапа и с платформы подъемника.

6.13 Для безопасного перемещения лоцмана по катеру вдоль борта на палубе (с каждого борта) должен быть проход шириной не менее 600 мм с поручнем по надстройке.

6.14 Оборудование помещений для экипажа и лоцмана должно соответствовать требованиям компетентных органов к оборудованию судов, постоянно эксплуатируемых в данной климатической зоне.

6.15 Все плавсредства должны оборудоваться эластичными (надувными) или другими кранцами одобренного типа и привальными брусьями, эффективно смягчающими удары о корпус транспортного судна.

6.16 Место, с которого осуществляется посадка лоцмана, должно быть освещено таким образом, чтобы свет не слепил лоцмана, рулевое судно, принимающее лоцмана, и членов команды, обслуживающей устройство для спуска и подъема (для ботов требования настоящего пункта — рекомендуем).

6.17 Кроме общих огней, несение которых обязательно по правилам судоходства в данном районе, и специальных, предусмотренных Международными правилами предупреждения столкновения судов (МППСС-72), лоцманские плавсредства должны иметь унифицированные сигнальные огни (для дневного времени — знаки), обозначающие: «сделайте подветренный борт, наблюдайте за нами». В

любом случае, независимо от того, сколько лоцманов находится на борту плавсредства, в дневное время суток на нем должен быть поднят флаг «Н» Международного свода сигналов, обозначающий: «на борту лоцман».

6.18 Все лоцманские плавсредства, периодически или постоянно используемые для проводки судов методом лидирования, должны иметь огни, указанные в 6.17, а также дополнительные специальные, установленные по унифицированной схеме так, чтобы их свет направлялся только в корму в пределах сектора кормового огня.

7 Обозначения

Все лоцманские плавсредства должны иметь специальную окраску корпуса и надстройки, отличающую их от судов других типов, и унифицированные надписи международного образца в соответствии с ГОСТ Р ИСО 6217.

УДК 629.561.7:006.354 ОКС 47.060 Д41 ОКП 74 1620

Ключевые слова: судостроение, внутреннее судоходство, лоцманские плавсредства, классификация, основные требования

Редактор *О.В. Гелемеева*
Технический редактор *В.Н. Прусакова*
Корректор *В.И. Варенцова*
Компьютерная верстка *А.Н. Золотаревой*

Сдано в набор 14.06.2006. Подписано в печать 03.07.2006. Формат 60 × 84 1/8. Бумага офсетная. Гарнитура Ариал.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 0,93. Уч.-изд. л. 0,50. Тираж 130 экз. Зак. 418. С 3012.

ФГУП «Стандартинформ», 123995 Москва, Гранатный пер., 4.
gost.e-ecolog.ru ›@gostinfo.ru
Набрано во ФГУП «Стандартинформ» на ПЭВМ.
Отпечатано в филиале ФГУП «Стандартинформ» — тип. «Московский печатник», 105062 Москва, Лялин пер., 6.

к ГОСТ Р ИСО 6216—2005 Судостроение. Внутреннее судоходство. Лоцманские плавсредства. Классификация и основные требования

В каком месте	Напечатано	Должно быть
Раздел 2	ГОСТ Р ИСО 6217	ГОСТ Р ИСО 6217—2005

(ИУС № 11 2007 г.)

gost.e-ecolog.ru