

О местных правилах плавания по водным путям бассейна реки Урал

Утративший силу

Решение Западно-Казахстанского областного маслихата от 29 мая 2004 года № 8-11. Зарегистрировано Департаментом юстиции Западно-Казахстанской области 9 июля 2004 года № 2726. Утратило силу - решением Западно-Казахстанского областного маслихата от 15 октября 2009 года № 14-12

Сноска. Утратило силу - Решением Западно-Казахстанского областного маслихата от 15.10.2009 № 14-12.

В соответствии со статьей 6 Закона Республики Казахстан "О местном государственном управлении в Республике Казахстан" № 148-III от 23 января 2001 года, приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан "Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Республики Казахстан" № 849-1 от 30 ноября 1999 года областной маслихат

Р Е Ш И Л :

1. Утвердить "Местные правила плавания по водным путям бассейна реки Урал" (прилагается).

2. Управлению транспортного контроля по Западно-Казахстанской области (Умбеталиев А. Л.) довести "Местные правила плавания по водным путям бассейна реки Урал" до всех владельцев судов, береговых сооружений и других лиц, осуществляющих эксплуатацию судов и береговых сооружений на Уральском бассейне и установить контроль за их выполнением.

3. Решение областного маслихата № 4-8 от 20 июня 2000 года "О местных правилах плавания по водным путям бассейна реки Урал" (регистрационный № 398 от 18 июля 2000 года) признать утратившим силу.

4. Контроль над выполнением настоящего решения возложить на постоянную комиссию областного маслихата по организационным, правовым вопросам и делам молодежи (Чудров Я. К.).

Председатель сессии

Секретарь областного маслихата

У т в е р ж д е н о

решением

маслихата

области

№ 8-11 от 29 мая 2005 года

4. В настоящих Правилах, когда по тексту не требуется иное толкование, употребляются термины, определение которых дано в пунктах 1-24:

1) Меженный период - называется период, когда питание реки происходит только за счет грунтовых вод.

2) Паводковый период - называется период, когда питание реки происходит за счет таяния снегов, ливневых дождей, сброса водохранилищ и т.д. Быстрый, относительно кратковременный период подъема воды в реке.

3) Остров - надводный осередок с растительностью.

4) Перекат - называют часть русла реки, находящуюся на судовом ходу, где затруднительно движение судов из-за лимитируемой глубины.

5) Плес - называется глубоководный участок, расположенный между двумя смежными перекатами.

6) Перевальный знак - это знак выставленный на берегу, там где фарватер переходит с одного берега к другому. Знак представляет собой столб, к верхней части которого установлен квадратный щит с плоскостью, развернутой перпендикулярно оси фарватера.

7) Ходовой знак - ставят на берегу, вдоль которого укреплен ромбовый щит с плоскостью, развернутой параллельно фарватеру.

8) Сигнальный знак - устанавливается на берегу перед ускостью, где расхождение и обгон затруднены или запрещены. Представляет столб, окрашенный черными и белыми полосами со спирали.

9) Бакен - представляет собой круг красного цвета, устанавливается по правой кромке судового хода. По левой кромке фарватера форма бакена - треугольная пирамида, белого цвета.

10) Вехи - ставят там, где движение судов происходит только днем.

11) Карча - затопленное дерево с корневой системой.

12) Судовой ход - водное пространство на внутреннем водном пути, предназначенное для движения судов и обозначенное на местности или на карте.

13) Грунтовые вехи - шест, углубленный в дно реки.

14) Голик - пучок веток.

15) Мыс - выступающая часть суши в русле реки, озера.

16) Отмель - часть русла реки, выступающая на поверхность воды.

17) Судходная обстановка - набор судходных знаков, выставленных на плаву, берегу, местах, указывающих характеристику судового хода.

18) Ходовой яр - яр, вдоль которого осуществляется движение судов.

19) Рейд - часть акватории водоема, отведенная для стоянки судов.

20) Люк - палубное смотровое отверстие для осмотра трюмного помещения.

21) Иллюминатор - смотровое отверстие в борту судна, замещенное стеклом.

22) Шпангоуты - поперечные, гнутые ребра, которые крепятся к килю и

палубе, относятся к поперечному набору.

23) Фарватер - определенная часть водоема, предназначенная для судоходства.

24) Пыж - прием швартовки судов бортами.

5. На всех судах (кроме маломерных и парусных) должны быть откорректированы на текущую навигацию карты районов плавания со схемами рейдов и причалов, которые разрабатывается Республиканским Казенным предприятием водных путей (далее Предприятие) и реализуют заинтересованным лицам.

6. Надписи на судах (литера и номер судового свидетельства, название суда) должны наноситься в соответствии с Правилами регистрации судов Республики Казахстан. Маркировка люков, дверей, трубопроводов, выходов, шпангоутов производится в соответствии с Наставлениями по борьбе за живучесть судов (Н Б Ж С).

7. Другие любые надписи или рисунки, в том числе рекламного характера на судах запрещаются.

8. Все суда, при входе их в эксплуатацию, должны быть предъявлены работникам Управления транспортного контроля по ЗКО. Эксплуатация судов без осмотра работниками Управления запрещается.

9. Капитан судна вправе отказаться от выполнения рейсового задания, если оно идет в разрез с требованиями настоящих Правил, а также Правил плавания по внутренним водным путям Республики Казахстан и Правил технической эксплуатации речного транспорта.

10. Контроль за выполнением настоящих Правил осуществляет Управление.

ГЛАВА 2. СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА

11. Знаки судоходной обстановки для паводкового и меженного периодов навигации устанавливается Республиканским Казенным Уральским предприятием водных путей (далее - Предприятие) в соответствии с установленной схемой, согласованной с Управлением.

12. На реке Урал береговая обстановка состоит из перевальных, ходовых и сигнальных знаков. Плавающие обстановкой служат бакены и грунтовые вехи. Красной вехой служит шест, на котором крепится голик раструбом вверх. Нижний конец голика должен находиться от воды на 30-50 см. Белой вехой служит очищенный от коры шест, возвышающийся верхним отрубом над водой не менее 2 - х метров.

13. Каждое изменение расстановки знаков судоходной обстановки, с отступлением от схем, должно немедленно доводиться до сведения

судоводителей Предприятием в очередном путевом листе (радиобюллетене) не менее раза в течение суток.

14. Во время паводкового периода все затопляемые яры и острова на участках ограждаются дополнительными знаками судоходной обстановки.

15. С установлением на перекатах наименьших гарантированных глубин судовой ход ограждается знаками плавучей обстановки (бакенами) с обеих сторон.

16. Если ширина судОВОГО хода будет больше двукратной гарантированной, то достаточно ограждения бакенами одной кромки судОВОГО хода.

17. В крутых поворотах с радиусом закругления судОВОГО хода 500 м. и менее, для предотвращения от навала на берег судов, следуемых вниз по течению, бакены для ограждения мысов и отмелей устанавливаются независимо от ширины судОВОГО хода.

18. При возникновении препятствия (карчи, упавшие деревья и другие), лежащих в воде вдоль ходОВОГО яра (берега) на расстоянии 10 метров и более от уреза воды, следует проводить работы по их ограждению плавучими знаками судоходной обстановки.

19. Судоводители обязаны принимать все меры к сохранению плавучих знаков судоходной обстановки. При движении против течения в сложных перекатах следует уменьшить скорость движения состава в зависимости от конкретных условий, принять необходимые меры для сохранения обстановки.

Судоводители, сбившие плавучий знак, или обнаружившие неисправность в плавучей и береговой обстановке, обязаны сообщить об этом на Предприятие, о чем делается запись в вахтенном журнале.

20. На судах, эксплуатируемых на оз. Шалкар и в прибрежной северной части Каспийского моря, грузы должны размещаться и крепиться так, чтобы при качке обеспечивалась устойчивость судна. Люки, иллюминаторы и другие отверстия должны быть задраены с обеспечением водонепроницаемости.

21. Проводимые спортивные мероприятия (соревнования, турпоходы и тому подобные) на судоходных путях, должны быть предварительно согласованы с Управлением.

22. Места для устройства причалов и рейдов, насосных станций и других объектов должны быть согласованы с Управлением и Предприятием.

23. Судам, признанным специалистом Управления не пригодными к безопасному плаванию выход в рейс запрещается, до устранения всех обнаруженных недостатков.

24. На судоходных путях реки Урал запрещается: оставление судов в плесе без наблюдающего;

подход к причалам, дебаркадерам и в интервалы между ними, подчаливание к судам и составам маломерных судов.

ГЛАВА 3. ДВИЖЕНИЕ И СТОЯНКА СУДОВ ПО РЕКЕ УРАЛ

25. При движении судов и составов по реке Урал судоводители обязаны соблюдать следующие меры предосторожности:

1) расхождение и обгон судов производить в безопасных местах плесовых участков, при этом расстояние между судами (по борту) должно быть не менее 2 5 м е т р о в ;

2) расхождение и обгон (составов) на перекатах в меженный период навигации запрещается ;

3) судно, идущее вверх, обязано остановиться ниже переката в безопасном месте и дать возможность пройти судну, идущему вниз;

4) при касании корпуса судна о грунт, немедленно произвести осмотр трюмов на предмет наличия в них забортной воды, сделать запись в вахтенном журнале.

26. При прохождении затруднительных участков судоводители обязаны:

1) Судно в случае неуверенности в оценке ситуации(неясность в действиях других судов, неподача или неправильное подтверждение сигналов, потеря ориентировки, отсутствие или неисправность знаков навигационного оборудования и т. п.) должно уменьшить ход или прекратить движение до согласования взаимных действий или выяснения ситуации;

2) не менее двух раз давать другим судам точные сведения о своем точном местонахождении, направлении движения, количестве судов в составе и других данных, обеспечивающих безопасность расхождения и движения;

3) в ночное время осветить лучом прожектора поворот реки по ходу движения судна .

27. При заходе в затоны при выходе их самоходные суда должны подать звуковые сигналы, применяемые при заходе в узкость.

28. В случае наступления на реке Урал горизонта воды ниже проектного уровня, а глубины на перекатах ниже гарантированных, движение судов и составов в зависимости от состояния габаритов судового хода может производиться при проведении необходимых мер, согласованных с представителями Управления .

29. На затруднительных участках пути - реки Урал: Вертячий яр, Жилимная прорва, Джира, Мелкий яр, Сахарная воложка, Н. Калмыковский, Киргизский, проводка состава, независимо от вахты, должна осуществляться лично капитаном .

30. Расхождение и обгон судов всех проектов на лимитирующих перекатах

запрещается. Место оборота судов, составов, их отстоя в ожидании пропуска судов, занявших судовую ход указанных перекатов, должно быть отмечено на л о ц м а н с к о й к а р т е .

31. Ширина составов при движении под железнодорожными и автомобильными мостами, а также при проходе через пороги в меженный период не должна превышать 30 метров.

32. Земснаряды, стоящие, или производящие работы за судовым ходом и не мешающие движению судов, обязаны поднимать днем на мачте черный шар диаметром 75 см.; шар должен быть хорошо виден и располагаться выше любых частей судового оборудования; ночью включать круговой белый огонь. Указанные сигналы обозначают, что мимо земснаряда можно проходить не запрашивая на это разрешения.

33. Если подходящие к земснаряду суда не могут видеть друг друга из-за извилистости реки, вахта земснаряда обязана предупредить по УКВ связи судно, идущее вверх, о том, что право прохода принадлежит судну, идущему вниз.

34. На земснарядах, работающих в судовом ходу, при пропуске судов в темное время, все палубные огни, кроме сигнальных, должны быть выключены.

35. Постановка и отход шаланд, мотозавозен к борту земснаряда со стороны судового хода, когда мимо земснаряда проходят суда, запрещается.

36. Для обеспечения безопасного пропуска пассажирских судов в рубке земснаряда должно находиться расписание их движения, с внесением поправки по времени, с учетом подхода указанных судов занимаемому перекату.

37. Пропуск судов через наплавные мосты осуществляется согласно расписания, составленного владельцем моста по согласованию с Управлением.

38. Хозяйствующие субъекты, в ведении которых находятся мосты, платины и другие сооружения на внутренних водных путях, обязаны за свой счет обеспечивать навигационное ограждение (стационарные и плавучие знаки) и безопасный пропуск судов в районе гидротехнических сооружений. Углубление и очистку дна в районе сооружений, а также разводку судоходных пролетов наплавных мостов проводить в соответствии с Правилами плавания по внутренним путям Республики Казахстан (без взимания какой либо платы с владельцев судов) и Положения о Государственных водных путях Республики К а з а х с т а н .

39. Вахтенный начальник самоходного судна обязан ежедневно записывать в в а х т е н н о м ж у р н а л е :

1) время и место включения и выключения сигнальных судовых огней независимо от того, находится судно на ходу или на стоянке;

2) результаты замеров уровня воды в грузовых и других трюмах своего судна, состава и барж - приставок ;

3) состояние дистанционного автоматического управления и рулевого устройства .

40. Все места карьеров по добыче песка и гравия в русле реки перед началом разработки должны быть согласованы с Управлением и Предприятием.

41. При движении судов и составов по реке Урал запрещается:

1) буксировка плавучих кранов под мостами, воздушными переходами с не уложенными по походному подъемными стрелами;

2) буксировка плавучей механизации методом толкания, если конструкции буксируемого объекта перекрывают видимость из ходовой рубки или заслоняют собой сигнальные огни ;

3) буксировка методом толкания несамоходных судов и движения одиночных судов, когда не обеспечивается нормальный обзор из рулевой рубки;

4) направлять луч прожектора в рулевую рубку встречных судов;

5) нахождение в рулевой рубке или на капитанском мостике лиц несвязанных с несением вахты по управлению судном, за исключением должностных работников, проверяющих работу судов по вопросам судовождения;

6) вахтенному начальнику пассажирских судов передавать штурвал по управлению судном рулевому-мотористу.

ГЛАВА 4. ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ

42. Места паромных переправ на судоходных участках рек отводятся Предприятием по согласованию с Управлением.

43. Паромы и лодки должны быть снабжены спасательными и противопожарными средствами и иметь по обоим бортам спасательные леера.

44. Паромы должны быть укомплектованы полным штатом квалифицированной команды и оборудованы всем необходимым инвентарем для безаварийной работы .

45. На должности паромщиков назначаются лица, имеющие диплом (свидетельство) или удостоверение на право управления судном (паром).

Все паромы, самоходные и несамоходные, работающие с помощью мотокатеров, уступают дорогу всем судам, идущим мимо, подавая сигналы на расхождение (пропуск) судов .

46. Суда проходят мимо паромов на сбавленном ходу.

ГЛАВА 5. СТОЯНКА СУДОВ

47. Все причалы и остановочные пункты должны иметь причальные приспособления с расчетом швартовки каждого судна не менее как за два причальных приспособления .

48. Все вновь организуемые причалы подхода судов могут быть открыты после замеров работниками предприятия и согласования с Управлениями.

49. Стоянка нефтеналивных, а также бункерных судов на рейдах пристаней бассейна реки Урал допускается в местах согласованных с Управлением и пожарной охраны.

50. Бункеровка судов топливом и смазочными материалами должна производиться на специальных причалах.

Подход к нефтезаправочным причалам и судам для приема топлива разрешается только одному судну при соблюдении мер предосторожности.

51. Обеспечение безопасности стоянки у причалов возлагается на руководителей организации, в ведении которых находится причал.

52. Для избежания обсушки судов во время стоянки их у причалов или берега капитаны, шкиперы обязаны обеспечить наблюдение за горизонтом воды.

53. На причалах, судах и других плавучих средствах источники сильного света, кроме сигнальных огней, должны ограждаться колпаками с направлением света вниз.

54. Стоянка судов на всех причалах реки Урал разрешается: самоходным судам в два пыжа, несамоходного в один пыж.

55. За безопасную стоянку судов по рейду озера Шалкар несет ответственность капитан, который должен обеспечить стоянку судна с таким расчетом, чтобы в случае изменения направления ветра оно не могло допустить навала на другое судно.

56. Катера, моторные и гребные лодки организации и частных судовладельцев стоянку осуществляют в отведенных для этих целей местах Управлением по согласованию с Предприятием.

ГЛАВА 6. РАССТАНОВКА СУДОВ В ЗАТОНАХ НА ЗИМНИЙ ОТСТОЙ И РЕМОНТ

57. При постановке судов на отстой и во время отстоя, судовладелец обязан предъявлять суда Управлению не реже одного раза в квартал для проверок безопасности отстоя.

58. Судовладельцы обязаны немедленно устранять замечания выявленные в ходе осмотра судов и проверок.

59. Расстановка судов в затоне Уральского бассейна на зимний отстой и ремонт производится по ранее составленному плану, утвержденным руководителем Предприятия и согласованным с Управлением Комитета транспортного контроля.

60. Суда в затоне ставятся линиями (счалами) с количеством в них судов и

расстоянием между ними в зависимости от типа судов. Несколько линий судов одного типа составляют группу судов.

61. Противопожарные разрывы между группами, линиями и бортами судов всех типов должны быть не менее:

 между линиями однопалубных пассажирских судов, дебаркадеров и брандвахт имеющие деревянные надстройки - 20 м.;

 между линиями судов технического флота - 15 м.;

 между линиями мелких самоходных судов - 10 м.;

 между линиями металлических барж, понтонов - 5 м.

Противопожарные разрывы между бортами должны быть не менее 3 м. считая от привального бруса судна.

62. Противопожарные разрывы между линиями судов различных типов определяются исходя из наибольшего разрыва, установленного для типа судов из с м е ж н ы х л и н и й .

63. При отсутствии в бассейне специализированных затонов нефтеналивные суда могут ставиться в общие затоны и заводиться на их акваторию последними, а выводятся первыми. Как правило суда из под нефтепродуктов перед постановкой в затон должны быть зачищены и дегазированы (пропарены).

Расстановка нефтеналивных судов в общие затоны производится в последней линии (считая от головы затона).

64. Противопожарные разрывы между линиями судов с нефтегрузами 1 и 2 классов должны быть не менее 30 м., и между линиями судов с нефтегрузами 3 и 4 классов - не менее 20 м. Противопожарные разрывы между группами судов с нефтепродуктами 1 и 2 классов должны быть не менее 60 м. и между группами судов с нефтепродуктами 3 и 4 классов - 30 м. В случае постановки в одну линию судов с нефтегрузами 1, 2, 3 и 4 классов противопожарные резервы между линиями устанавливаются по норме, предусмотренной для судов с нефтепродуктами 1 и 2 классов. Количество линий должно быть не более трех (одной группы) и число судов в линию не более четырех.

65. Запрещается постановка в одну линию нефтеналивных судов, предназначенных для ремонта и без ремонта.

ГЛАВА 7. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

66. Ответственность за безопасный отстой флота несут судовладельцы в соответствии с Правилами технической эксплуатации речного транспорта Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н .

67. Представители Управлений обязаны систематически проверять соблюдение требований законодательства и применять меры воздействия за

административные нарушения к судовладельцам, согласно действующего законодательства.

ПРИМЕЧАНИЕ: Границы обслуживаемых управлениями участков определяются Комитетом.

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан