

СБОРНИК

**ПРЕДПИСАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ПЛАВАНИЯ В ПОРТАХ И ЗИМОВНИКАХ,
ОТКРЫТЫХ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА
НА ДУНАЕ**

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

Будапешт, 1981

СБОРНИК

ПРЕДПИСАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ПЛАВАНИЯ В ПОРТАХ И ЗИМОВНИКАХ, ОТКРЫТЫХ
ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

Будапешт, 1981

ISBN 963 01 3936 7

Настоящий Сборник предписаний, касающихся безопасности плавания в портах и зимовниках, открытых для международного судоходства на Дунае, издан в соответствии с Планом работы Дунайской Комиссии на период 1980/1981 гг. /док. ДК/СЕС 38/34/, принятым ХХХУШ сессией.

Сборник составлен на основе материалов, направленных придунайскими странами для портов и зимовников, открытых для международного судоходства на Дунае.

Порты и зимовники включены в Сборник в порядке расположения снизу вверх против течения.

ПРЕДПИСАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ В МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТАХ СССР
ИЗМАИЛ И РЕНИ

С С С Р

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

ИЗВЛЕЧЕНИЯ ИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ
ПО ИЗМАЙЛЬСКОМУ МОРСКОМУ ТОРГОВОМУ ПОРТУ

г.Измаил

1. Всем судам при плавании в портовых водах (100-80 км) и при стоянке в порту использование радиотелеграфных и радиотелефонных средств запрещается, кроме аварийных случаев. Станции УКВ разрешается использовать для обеспечения безопасности плавания.

2. Вход судов в порт и выход из порта, а также плавание по Килийскому гирлу р. Дунай разрешается круглосуточно.

3. Все морские суда при подходе к порту обязаны связаться по УКВ радиостанции с постом регулирования движения судов для уточнения места швартовки или якорной стоянки.

4. Все речные суда при подходе к порту обязаны связаться по УКВ радиостанции с постом регулирования движения судов для уточнения места постановки своего каравана на рейде или месте швартовки.

5. Капитаны судов, которые следуют в порт, имея повреждения, повлекшие за собой потерю мореходности, обязаны заблаговременно, до прихода в порт, информировать об этом портнадзор. Обязанность подачи такой информации по буксируемым судам возлагается на капитанов судов, осуществляющих буксировку.

6. Оформление прихода, отхода судов, независимо от флага, грузоподъемности и характера рейса, проводится в портнадзоре.

7. При плавании на советском участке р. Дунай лоцманская проводка обязательна для всех морских судов. Лоцманская проводка на этом участке осуществляется лоцманами Измаильского порта.

8. Прием, высадка лоцманов производится у мыса Измаильский Чатал (116 км Килийского гирла р. Дунай) и в портах Рени, Измаил. При нормальных гидрометеорологических условиях лоцманская проводка осуществляется круглосуточно.

9. Капитаны судов, идущих с моря через Сулинский канал, обязаны за 24 часа до подхода к Измаильскому Чаталу дать заявку на лоцмана капитану Измаильского порта для проводки судов в советские порты Дуная, с последующим уточнением за 4 часа.

10. При выходе из порта Измаил заявки на лоцмана подаются за 3 часа до отхода судна. При выходе из порта Рени - к 16 часам предшествующих отходу суток с последующим уточнением за четыре часа.

11. Перешвартовка в порту иностранных судов и судов других пароходств и ведомств должна производиться только с портовым лоцманом.

12. Для перешвартовки судна, стоящего в порту, администрация судна должна подать заявку в портнадзор не позже чем за 3 часа до начала перешвартовки.

13. Заявки на проводку или перешвартовку иностранных судов подаются через агентство "Инфлот".

14. Если судно не прибыло к месту приемки лоцмана или не готово к отходу в указанный срок в заявке, то через два часа заявка аннулируется и лоцман может быть использован для проводки других судов, в этих случаях заявка должна быть возобновлена.

15. Капитанам (шкиперам) судов на ходу и на стоянке следует учитывать интенсивность движения судов и стесненные условия судоходства на акватории порта, поэтому с них не снимается ответственность за последствия, происшедшие от непринятия ими мер предосторожности, соблюдение которых требует обычная речная практика или особые обстоятельства данного случая.

16. Малотоннажные суда (БРТ до 200 р.т.) при плавании по акватории порта должны следовать на расстоянии не более 150 м от левого берега.

Все линейные суда, портовые буксиры и суда на подводных крыльях следуют основным фарватером.

17. Обгон на акватории порта запрещается всем судам, кроме судов на подводных крыльях.

18. При следовании по акватории порта все суда, во избежание развития опасного волнения и создания аварийной ситуации, обязаны уменьшить скорость хода, которая не должна превышать 8 км/час относительно берега (грунта). В случаях расхождения с буксирными караванами, прохода мимо судов, стоящих у причалов и на рейде, доков, дебаркадеров, понтонов морвокзала, дноуглубительных снарядов, мест водолазных и других специальных работ - скорость должна быть минимальной.

19. Местами для разворота морских транспортных судов устанавливаются: район 95 км, район 93 км, район 91 км, район 87 км и район 85 км. Все суда, услышав сигнал "на разворот" или обнаружив разворот морского транспортного судна, обязаны рассчитывать свой маневр так, чтобы не мешать его развороту.

20. Судходство на акватории порта в зоне от 80 до 100 км Килийского гирла регулируется Постом регулирования движения судов /ПРДС/. Вход в зону регулирования, любое движение судов, а также перешвартовки осуществляются только с разрешения ПРДС.

Разрешение, данное на движение судна, действительно в течение 30 минут, после чего капитан обязан снова запросить разрешение у ПРДС на движение и сообщить причины задержки.

Суда, подходящие сверху к 100-му км и снизу к 80-му км, обязаны выйти на связь с ПРДС по радиотелефону, канал № 14, позывной сигнал "Измаил-Радио 1", запросить разрешение войти на акваторию порта, сообщив при этом название судна, осадку, пункт следования и запросить одновременно информацию о встречных судах.

ПРДС, при необходимости, может запретить вход на акваторию порта и указать место постановки на якорь, а также закрыть всякое движение по рейду или на отдельных его участках.

ПРДС находится на крыше административного здания 2-го грузового района порта /91 км/. Телефон ПРДС 6-80.

Вход судов и выход из затона 90 км, а также проход участка 88-91 км регулируется с помощью визуальных сигналов, выставляемых на сигнальной мачте ПРДС. Разрешение дублируется по радиотелефону:

а/ Два зеленых огня по вертикали /ночью, два черных конуса по вертикали /днем/ - запрещается движение судов вниз, разрешается движение судов вверх и вход в затон 90 км;

б/ Два красных огня по вертикали /ночью, два черных шара по вертикали /днем/ - запрещается движение судов вверх, разрешается движение судов вниз и вход в затон 90 км;

в/ Три красных огня по вертикали и три зеленых /ночью//, днем отсутствуют сигналы - запрещается движение судов вверх и вниз, разрешается выход из затона 90 км.

Плавание судов по акватории порта при ограниченной видимости конкретно по каждому судну решается капитаном порта или дежурным ПРДС с учетом радиолокационного обеспечения судна.

Место ожидания прохода на участке 88-91 км для судов, следующих вверх, район 87-го км, а для судов, следующих вниз - район 96-го км.

Капитаны судов, которым нужно зайти в затон 90 км, заблаговременно, до съемки с якоря или швартовых, а также при подходе к 80 и 100 км обязаны запросить разрешение на это у ПРДС.

21. КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ всем судам производить посадку и высадку пассажиров на ходу судна. Посадка и высадка производится только после постановки судна на якорь или полной остановки своего движения при следовании вверх по течению.

22. Шкиперы барж обязаны содействовать безаварийному маневрированию в порту, как этого требует хорошая речная практика и обстоятельства данного случая, для чего:

22.1. При съемке с якоря информировать капитана буксира о количестве и направлении якорной цепи.

22.2. При постановке на якорь вытравливать якорь-цепи достаточной длины, исключаящей дрейф судна.

22.3. Должным образом управлять судном.

22.4. Своевременно и правильно отдавать, подавать, крепить тросы, выставлять кранцы и др.

При наличии явной опасности шкиперы обязаны предупредить об этом капитана, а в случае возникновения обстоятельств, при которых аварийный случай неизбежен, принимать самостоятельно все возможные меры для уменьшения последствий.

23. Для безопасного выполнения маневровых работ шкиперы обязаны обеспечить наличие на барже не менее двух человек экипажа.

24. Буксирные тросы на портовые буксиры подаются с буксируемого судна и принимаются только на гак. Ответственность за правильность и надежность крепления буксирного троса, его прочность и качество несет капитан (шкипер) буксируемого судна.

25. Капитаны буксиров не должны отдавать буксирные тросы и составлять буксируемые суда при постановке на якорь до тех пор, пока они не освободят судоходный фарватер и капитан буксирующего судна не убедится в безопасности их постановки.

26. При буксировке несамоходного судна отдача швартовых концов и выборка якоря производится только по команде капитана буксировщика.

27. Запрещается буксирам составлять караван для буксировки на фарватере и против причалов порта. Запрещается также капитанам всех судов останавливать свое движение против причалов порта в ожидании катеров, досмотра и т.п., а также становиться на якорь на фарватере.

28. В целях обеспечения безопасной стоянки судов на акватории порта и во избежание загромождения судового хода устанавливается следующий порядок стоянки судов:

район для постановки иностранных барж расположен между 91,9 - 91,4 км. в 100 метрах от левого берега по ширине 200 м, на 91,3 км в 250 м от левого берега установлена швартовая бочка для постановки барж-секций;

на швартовую бочку разрешается ставить не более 10 секций.

29. Капитаны судов несут ответственность за постановку судов в неустановленных районах. Неправильно установленные суда переставляются виновными или буксирами портофлота за счет судовладельца.

30. При постановке барж в счалы количество их не должно превышать 8 единиц в одном счале. Причем постановка должна осуществляться таким образом, чтобы расстояние между счалами было не менее 100 метров.

31. Речные суда, стоящие на якорях в пределах акватории порта, выставляют якорный огонь, предписанный ст.3.20 "Основных положений о плавании по Дунаю", в носовой части судна.

32. Спуск на воду катеров и шлюпок с судов, стоящих в портовых водах, категорически запрещается, кроме аварийных случаев и случаев спасения утопающих.

33. В случае длительной стоянки на якоре при больших горизонтах воды в Дунае (показание Измаильского в/п более 300 см), во избежание заиливания якорей, капитаны судов и шкиперы барж обязаны не более чем через 3 суток обеспечить перекладку своих якорей, для чего давать заявку на буксировщик, в адрес диспетчерской службы порта за 4 часа.

34. При падении уровня воды в Дунае, а также при увеличении осадки судна в процессе погрузки, администрация судна обязана следить за глубиной под килем, не допуская посадку судна на грунт.

35. При аварийных случаях капитан (шкипер) обязан немедленно сообщить об этом капитану порта через агентство "Инфлот" и до выхода в рейс представить двусторонний акт, в противном случае претензии по этой аварии приниматься не будут.

36. Работа главных двигателей на винт при стоянке судна у причалов запрещается.

37. В случае необходимости поставить баржу между судном и причалом или заменить ее, эти работы производятся только после того, как судно отойдет от причала и обеспечит безопасную работу буксира.

38. Перемена места стоянки морских судов и речных буксиров производится только с разрешения портнадзора, пограничных властей.

39. Все суда, приходящие из-за границы, при подходе к порту обязаны поднять на фок-мачте карантинный флаг и держать его до того момента, когда ему будет предоставлено органами санитарной службы порта право свободной практики.

40. Во время нахождения на акватории порта иностранные суда обязаны нести на фок-мачте или гюйс-штоке государственный флаг СССР с 8 часов утра до захода солнца.

41. Капитаны судов с приходом в порт обязаны представить капитану порта через агентство "Инфлот" показание о приходе, судовую роль и все конвенционные судовые документы, а при отходе - заявление на право отхода.

42. Грузы (импортные, экспортные, транзитные и др.) пропускаются через Государственную границу СССР в соответствии с законодательством о Государственной монополии внешней торговли и положениями Таможенного кодекса СССР.

43. Все транспортные средства, направляющиеся за границу и прибывающие из-за границы, подлежат таможенному контролю в соответствии с существующим таможенным законодательством.

44. Перевозка пассажиров на суда, стоящие на рейде, производится катерами порта по расписанию. Посадка и высадка пассажиров в порту производится только на специально оборудованном причале.

45. Посадка-высадка пассажиров на рейде порта производится по парадным трапам или спецтрапам пассажирского катера, с соблюдением выполнения всех требований "Правил техники безопасности".

46. Допуск людей на территорию порта производится через контрольно-пропускные пункты.

47. Допуск на территорию лиц в нетрезвом состоянии запрещается.

48. Купание и ловля рыбы всеми видами снастей на акватории порта запрещается.

49. Все суда, прибывающие в порт, обязаны за 6 часов до прибытия сообщать в санитарно-карантинную службу порта об эпидблагополучии судна.

50. Всем судам при стоянке в порту запрещается : производить откачку балластных вод, взятых в неблагополучном по инфекционным заболеваниям порту; производить откачку фекальных вод; выбрасывать за борт мусор и остатки пищевых продуктов.

51. Капитанам судов, плавающим по Дунаю, запрещается:

51.1. Слив за борт любых видов нефтепродуктов.

51.2. Слив за борт судна льяльных, фекальных, промышленных вод из грузовых или бункерных танков.

51.3. Выброс за борт остатков любых грузов, сепарации и бытового мусора.

51.4. Слив за борт воды, использовавшейся при замывке трюмов из-под шихты, руды, а также опасных и вредных грузов.

52. Капитаны судов при посещении порта обязаны принимать от порта на борт судна контейнеры для сбора бытового мусора, пищевых отходов и т.д. Перед выходом в рейс эти контейнеры вместе со справкой о пользовании ими сдавать порту.

53. При бункеровке судов необходимо выполнять следующие мероприятия:

53.1. На весь период бункеровки обеспечить надежную связь между ответственным лицом на судне и представителем нефтеучастка.

53.2. Перед началом бункеровки проверить состояние мерительных, переливных и воздушных труб.

53.3. Проверить надежность закрепления бункеровочных шлангов и надежность швартовки судна.

53.4. До начала бункеровочных операций все шланги на грузовой палубе должны быть закрыты, они могут быть открыты только после окончания операций по бункеровке судна.

53.5. Установить на палубе достаточных размеров поддоны под фланцы приемных патрубков.

53.6. На все время приемки на фланцы отверстий бункеровочного трубопровода, выходящего на палубу судна и не используемого для бункеровочных операций, должны быть поставлены надежные заглушки.

53.7. Бункеровочные операции могут быть начаты только после того, как администрация судна уведомит представителя бункеровщика, что судно готово к бункеровке.

53.8. Во время бункеровки необходимо уделять особое внимание процессу заполнения танков. Это поможет избежать перелива и связанных с этим неприятных последствий.

53.9. Бункеровку начинать при минимальной производительности насосов во избежание повышения давления в шлангах и их разрыва.

53.10. Не допускается перекрытие приемных клапанов до прекращения подачи топлива с бункеровщика во избежание разрыва шлангов.

53.11. Принимать меры, чтобы при отсоединении шлангов от приемных патрубков бункеровочного трубопровода не было утечки нефтепродуктов на палубу.

53.12. Концы приемного патрубка и шланга необходимо заглушить после их рассоединения.

53.13. В случае разлива нефти на палубу судна или за борт, бункеровка должна быть остановлена немедленно. Для выяснения причин случившегося необходимо срочно вызвать представителя администрации порта по тел. 4-74 и составить акт о случае. Возобновление бункеровочных операций производится по разрешению представителя порта.

53.14. Слив нефтесодержащих, льяльных и промывочных вод производить только в предоставляемую портом плавающую емкость.

54. Запрещается выбрасывать в Дунай остатки шихты, руды и мусора при уборке причалов и зачистке барж.

55. Капитанам всех судов, при заходе в портовые воды, организовать пломбирование выходных клапанов для слива льяльных вод машинного отделения и фекальных вод. О пломбировании указанных клапанов делать запись в машинном журнале.

56. Все капитаны судов с обнаружением загрязнения вод Дуная нефтепродуктами обязаны сообщить в портнадзор место обнаружения и источник загрязнения.

57. Виновные в нарушении данного постановления привлекаются к ответственности согласно ст.ст. 146 и 148 "Водного кодекса Украинской ССР".

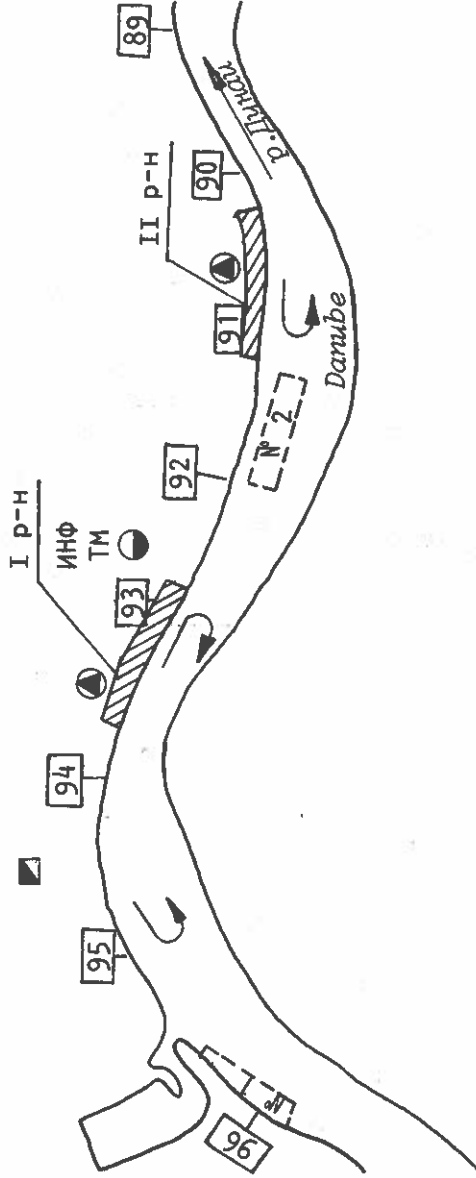
58. За нарушение "Обязательных постановлений" виновные привлекаются к ответственности согласно законам, действующим в СССР.

Справочные данные

Адреса: Капитан порта	- ул. Портовая № 7, тел.№ 4-72
Портнадзор	- ул. Портовая № 7, тел.№ 4-74
Санктантин	- территория порта, тел.№ 6-73
Таможня	- ул.Портовая № 14, тел.№ 4-63
Инфлот	- ул.Портовая № 14, тел.№ 1-81

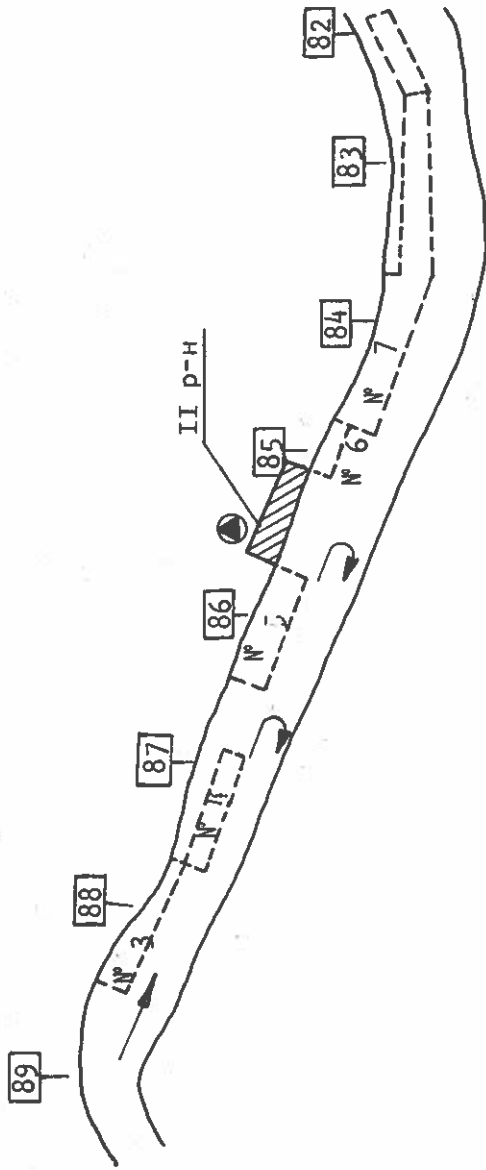
АДМИНИСТРАЦИЯ ИЗМАЙЛЬСКОГО ТОРГОВОГО
МОРСКОГО ПОРТА

СХЕМА РАССТАНОВКИ СУДОВ НА АКВАТОРИИ П. ИЗМАИЛ
 SCHEMA DES AIRES DE STATIONNEMENT DES BATIMENTS
 DANS LE PORT D'ISMAIL



№ км

- | | | | |
|---|-----------|---------------------------------------|--|
| 1 | 96,2-95,7 | Досмотр речных караванов | - Aire pour la visite des convois fluviaux |
| 2 | 91,9-91,2 | Стоянка иностранных барж | - Stationnement pour les chalands étrangers |
| 3 | 88,4-87,5 | Стоянка барж, выходящих в море | - Stat. des chalands devant sortir en mer |
| 4 | 87,5-86,7 | Стоянка морских транспортных судов | - Stat. des bateaux-marchands maritimes |
| 5 | 86,3-85,6 | Стоянка барж, выходящих в порты Дуная | - Stat. des bâtiments sortant à destination de ports danubiens |
| 6 | 85,0-84,6 | Стоянка судов бункерной базы | - Stat. bât. de la base ravitaillément-combustibles |
| 7 | 84,5-82,0 | Стоянка прибывающих барж | - Stat. des chalands arrivés |



Примечание:

- - Капитан порта
- ИПН - Инспекция портнадзора
- ИНФ - Агентство "Инф.лот"
- - Таможня
- ⊙ - Первый грузовой район
- ⊙ - Второй грузовой район

Remarques:

- Capitaine du port
- Inspection de la Surveillance portuaire
- Agence "Inflot"
- Douane
- I^{ère} région de chargement
- II^{ème} région de chargement

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ПО РЕНИЙСКОМУ МОРСКОМУ ТОРГОВОМУ ПОРТУ

1981 год

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Обязательные постановления по Ренийскому морскому торговому порту изданы на основании ст.66 Кодекса торгового мореплавания Союза ССР в соответствии с приказом ММФ № 152 от 7 июня 1978 года и являются дополнением к Общим правилам морских торговых и рыбных портов Союза ССР.

1.2. Обязательные постановления по порту регламентируют взаимоотношения между портом и судами при входе судов в порт и выходе их из порта, движении и стоянке судов в портовых водах, грузовых и пассажирских операций, а также мероприятий по охране, обеспечению порядка на территории и акватории порта и противопожарной безопасности.

1.3. Территория Ренийского морского торгового порта включает часть огражденной береговой полосы по левому берегу реки Дунай от 66,8 до 69,3 мили.

1.4. Акватория порта - часть реки Дунай у левого берега от 62,5 мили до 71,0 мили, ограниченной условной линией государственной границы.

1.5. Капитан Ренийского морского торгового порта осуществляет контроль за судоходством в соответствии с требованиями Правил речного надзора на Дунае от 116 км Килийского гирла до устья реки Прут в границах советских территориальных вод.

1.6. Капитаны /скиперы/ всех судов, при плавании по реке Дунай от 116 км /Измаильский Чатал/ до устья реки Прут обязаны руководствоваться Основными положениями о плавании по Дунаю и Особыми правилами плавания, применяемыми в Низовьях Дуная. Морские суда при плавании на этом участке руководствуются МППСС-72 только в части несения огней и знаков.

1.7. Обязательные постановления распространяются на территорию и акваторию Ренийского морского торгового порта, на все советские и иностранные суда, находящиеся в портовых водах, организации и учреждения и отдельных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории и акватории порта. Незнание требований настоящих Обязательных постановлений не снимает ответственности за их нарушения.

1.8. Глубины на входном канале в затон и глубины у причалов порта, с учетом уровня воды над нулем порта, сообщаются дежурным портнадзора, по запросу капитана судна.

1.9. Рейды порта открыты для ветров северных и южных направлений. Глубины на рейдах колеблются от 2 до 25 метров /от берега к середине реки/, грунт ил, местами песок. Особую опасность представляют ветры южных направлений, при которых суда /баржи/ могут быть развернуты и навалены на причал или берег.

1.10. Настоящие Обязательные постановления по Ренийскому морскому торговому порту вступают в силу с момента его опубликования.

2. ВХОД СУДОВ В ПОРТ И ВЫХОД ИХ ИЗ ПОРТА

2.1. Капитаны судов, следующих в порт, не позже чем за два часа до прихода, обязаны сами или через своих агентов уточнить в портовый надзор время своего прихода. Капитаны судов, не имеющих радиустановок, должны сообщить уточненное время прибытия во время прохода портов Галац или Тульча.

2.2. Все советские суда при подходе к порту обязаны связаться по УКВ радиостанции с диспетчером порта для уточнения места и времени швартовки.

2.3. Капитаны судов, следующих в порт или транзитом по реке, должны до подхода к 65 или 71 мили информировать все суда о своем намерении по УКВ радиостанции на 16 канале и портовый надзор на 12 канале.

2.4. Капитаны судов портового флота, обнаружившие иностранное судно или состав следующих в границах 65-71 мили без оповещения, должны информировать об этом другие суда и портовый надзор.

2.5. В порту сигнального поста, БРЛС и поста регулирования движения судов нет. Капитан судна, начиная движение на рейде или в затоне, должен объявить об этом на 16 канале УКВ радиостанции.

При обнаружении другого судна на ходу - установить с ним связь, решить безопасное расхождение.

2.6. Суда входят в порт и выходят из порта круглосуточно по разрешению портового надзора.

2.7. Капитаны судов, которые следуют в порт и имеют повреждения, повлекшие потерю мореходности, обязаны заблаговременно, до прихода в порт или при оформлении прихода, информировать об этом портовый надзор. Обязанность подачи такой информации по буксируемым судам возлагается на капитанов судов, осуществляющих буксировку.

2.8. Оформление прихода производится после постановки судна на рейде или швартовки к причалу по УКВ радиостанции на 12 канале или по телефону 2-49 с последующим представлением в портнадзор, морскими судами - судовой роли и показания капитана о приходе, а речными - судовой роли.

2.9. Оформление отхода всех судов производится в портнадзоре с предъявлением документов согласно требованию пр. 2.2.9 Общих правил морских и рыбных портов Союза ССР.

2.10. На баржи-секции, не имеющие судовых документов, приход-отход оформляет обслуживающая подменная команда.

2.11. Суда, плавающие в малом каботаже на регулярных линиях, получают разрешение портового надзора для плавания на минимальный срок действия одного из предписанных документов при постоянном экипаже. Последующие приходы-отходы в указанный срок оформляются по радиотелефону с отметкой в судовых ролях о времени фамилии дежурного портового надзора, оформившего приход-отход.

2.12. Все суда, постоянно работающие в порту, получают на один месяц разрешение на право плавания с 1-го по 5-е число каждого месяца, для чего предъявляют в Инспекцию портового надзора нижепоименованные документы:

- а/ судовая роль в 2-х экземплярах;
- б/ дипломы комсостава;
- в/ свидетельства судовой команды;
- г/ свидетельство на право плавания под Государственным флагом СССР;
- д/ судовое свидетельство;
- е/ удостоверение на годность к плаванию;

ж/ свидетельство пожарной охраны;

з/ санитарное свидетельство.

При изменении в составе судового экипажа - разрешение переоформляется.

2.13. Заявки на все виды портовых услуг капитаны иностранных судов подают через агентство "Инфлот", капитаны советских судов через службу по обслуживанию транспортного флота /Служба ОТФ/.

3. ПЛАВАНИЕ СУДОВ В ПОРТОВЫХ ВОДАХ

3.1. Капитанам /скиперам/ судов на ходу и на стоянке следует учитывать интенсивное судоходство и стесненные условия плавания на акватории порта, поэтому с них не снимается ответственность за последствия, происшедшие от принятия ими мер предосторожности, соблюдение которых требует обычная речная практика или обстоятельства данного случая.

3.2. Судовладельцы несут ответственность за последствия отсутствия на их судах сигнального устройства и несения требуемых огней на ходу и на стоянке согласно ОППД.

3.3. Капитаны судов при плавании в районе порта должны учитывать, что портовые буксиры осуществляют буксировку методом толкания или под бортом, ночью выставляются огни одиночного судна на самом буксире.

При таких буксировках буксир не может маневрировать при расхождении как одиночное судно. Судоводитель буксира при расхождении с судами, должен заблаговременно обратить внимание других судоводителей на свой состав проблесками света прожектора, направленного на носовую часть буксируемого судна.

3.4. На рейде порта могут обрабатываться суда с осадкой 25 футов, у причалов в зависимости от уровня воды в порту.

3.5. Суды при проходе мимо стоящих на рейде и у причалов плавучих объектов, мест производства подводных и водолазных работ и особенно при проходе мимо судов,

производящих погрузку-выгрузку тяжеловесов, должны иметь минимальную скорость, обеспечивающую управляемость судна и полную безопасность стоящих судов, объектов. Суда во время движения на акватории порта должны иметь якоря, постоянно готовыми к отдаче.

3.6. При высоте уровня воды более 5 м по водомерному посту порта Рени запрещается поднимать волну от большой скорости судна во избежание разрушения дамб на участке 44-72 мили.

3.7 Суда, следующие по р. Дунай без захода в порт, не должны заходить на акваторию порта, в места стоянки судов на якорях, производить обгон, осуществлять разворот для обратного следования, а также становиться на якорь в ожидании рассвета.

3.8. Разворот морских судов для обратного следования осуществляется в районе 70,6 мили. Разворот с помощью портовых буксиров производится по заявке капитана судна в районе причалов с разрешения портового надзора.

Разворот морских судов длиной более 100 м для следования по течению при ветрах южных направлений производится только при помощи портовых буксиров. Для остальных судов, во избежание продолжительного нахождения поперек фарватера, капитанам рекомендуется производить разворот с буксиром.

3.9. Капитан морского судна, принимая решение о выполнении разворота судна для обратного следования, обязан убедиться в том, что этот маневр не поставит в опасное положение другие суда на ходу.

3.10. Речное судно, выполнившее разворот с пересечением курса другому судну, должно закончить маневр на расстоянии не менее одного километра от идущего судна.

3.11. Все катера и шлюпки во время следования на акватории порта обязаны заблаговременно уступать дорогу глубокосидящим и буксирующим судам, сообразовать свои действия так, чтобы не мешать их движению.

3.12. Движение буксиров и катеров между левым берегом и стоящими судами на рейде разрешается только против течения.

3.13. Район входа в затон объявляется опасным участком реки для расхождения судов в связи с тем, что выходящее судно ограничено в маневрировании при следовании под углом к течению. При плавании в этом районе от судоводителей требуется строгое выполнение Правил плавания, настоящих Постановлений и требований хорошей речной практики.

3.14. Капитаны судов, выходящих из затона на р. Дунай, обязаны объявить об этом по УКВ радиостанции и запросить у капитанов судов портового флота о движении других судов по реке, соотносить свои действия так, чтобы не вызывать неожиданного маневрирования судов, следующих по основному руслу.

3.15. Капитаны судов при подходе к устью реки Прут и выходу из затона /66,8 мили/ обязаны обращать особое внимание на выходящие суда. Капитаны судов, следующие по реке, должны принимать меры, чтобы не оказаться на пути выходящего из затона судна до тех пор, пока оно не развернется параллельно берегу и не сможет свободно маневрировать.

Судно, следующее по р. Дунай и обнаружившее судно, выходящее из затона, должно уменьшить ход и изменить курс так, чтобы не препятствовать его безопасному выходу из затона.

3.16. Суда, следующие вверх по реке вблизи левого берега, при подходе к затону и не зная обстановку в нем, обязаны остановить свое движение относительно берега и, только убедившись, что нет судов, входящих или выходящих из затона, продолжить свое движение.

3.17. Суда в затоне, получив информацию о входе в затон морского судна или толкаемого состава, должны свои маневры выполнять так, чтобы не мешать входящим судам.

3.18. Линейная и портовая лоцманская проводка обязательна для всех морских судов, кроме судов, капитаны которых имеют специальное разрешение начальника СДП на самостоятельное плавание. Лоцманские проводки осуществляются круглосуточно.

3.19. Внутрипортовое лоцманское обслуживание советских судов необязательно. Все иностранные суда в порту обязаны пользоваться услугами портового лоцмана.

3.20. Капитаны иностранных судов при проходе Измаильского Чатала должны уточнить, через агентство "Инфлот", портовому надзору - время прихода в район 64 мили. При отсутствии лоцманского бота в районе 64 мили судно должно стать на якорь.

3.21. Заявку на лоцманское обслуживание капитан судна подает дежурному портового надзора или через своих агентов.

В заявке указывается время начала маневра, осадка и длина судна.

Направлять лоцмана на судно без заявки капитана - запрещается.

3.22. Заявки на линейного лоцмана подаются в агентства до 16 часов предшествующих суток с последующим уточнением за 4 часа.

3.23. Заявки на портового лоцмана подаются в портовый надзор за 2 часа до начала маневра.

4. БУКСИРОВКА СУДОВ В ПОРТОВЫХ ВОДАХ

4.1. Руководство и контроль за работой буксиров в процессе операций осуществляет капитан буксируемого морского судна. Заявка капитана на буксир для швартовки передается по УКВ радиостанции диспетчеру портового флота не менее чем за 1 час до начала маневров.

4.2. Заявка капитана на буксиры по выводу судна из порта и по перестановке судов в порту агентирующими организациями, передается диспетчеру портового флота не менее чем за 2 часа до начала маневров.

Время заявки должно быть согласовано в главной диспетчерской порта.

4.3. При отсутствии заявки на буксиры, портовый лоцман самостоятельно принимает решение о количестве необходимых буксиров, после чего капитан не вправе отказаться от предлагаемых услуг.

4.4. Морские суда, производящие швартовые операции в затоне, обязаны использовать портовые буксиры.

4.5. Руководство буксировкой барж и других несамостоятельных судов осуществляется капитаном буксира или сменным помощником капитана.

4.6. Буксировка в порту производится: на буксире, лагом или толканием. Способ буксировки выбирает судоводитель буксира, а шкипер баржи обязан обеспечить выбранный способ буксировки.

4.7. Капитанам буксиров, при мощности буксиров до 1000 л.с., буксировка лагом, толканием, а также производство маневровых работ у причалов порта разрешается только с одной баржей. При мощности буксира более 1000 л.с. производство маневров и буксировка разрешается с 2-мя баржами.

4.8. Шкиперы барж обязаны содействовать безаварийному маневрированию в порту, как этого требует хорошая речная практика и обстоятельства данного случая, для чего:

а/ перед буксировкой информировать судоводителя буксира о техническом состоянии корпуса и устройств;

б/ при съемке с якоря информировать капитана буксира о количестве и направлении якорной цепи;

в/ перед швартовкой приготовить швартовные, бросательные концы и мягкие кранцы;

г/ при постановке на якорь, вытравливать якорь-цепь в количестве, исключающем дрейф судна, при необходимости отдавать оба якоря, должным образом работать с отданным якорем для предотвращения аварии;

д/ должным образом управлять рулем;

е/ отдавать, подавать, крепить тросы, выставить кранцы;

ж/ обеспечить наличие на судне не менее 2-х человек, в том числе шкипера /один на руле, один на брашпиль/, при плавании матрос должен вести наблюдение как впередсмотрящий; на баржах-секциях шкипер должен находиться у брашпиля.

з/ при очевидной опасности шкипер баржи обязан своевременно предупреждать судоводителя буксира, а при неминуемом аварийном случае, принять все меры для уменьшения последствий;

и/ при маневрировании шкиперу категорически запрещается находиться на буксире.

4.9. Буксирные тросы на портовые буксиры подаются с буксируемого судна. Ответственность за правильность и надежность крепления буксирного троса, его прочность, качество, длину - несет капитан /шкипер/ буксируемого судна.

4.10. При буксировке несамоходного судна отдача швартовных концов и выборка якоря производится только по команде капитана буксировщика.

4.11. Капитаны буксиров при постановке в счал барж и барж-секций обязаны каждое судно ставить на свой якорь с необходимым количеством вытравленной якорной цепи. Постановка судна носом по течению - запрещается.

4.12. Капитан буксира может оставить свой воз на рейде порта только после доклада шкипера, что на баржах вытравлено должное количество якорь-цепи, якоря надежно держат, убедиться, что суда стоят в границах района, в ночное время выставлены требуемые стояночные огни.

4.13. Баржи /баржи-секции/, прибывшие на рейд в технически неисправном состоянии /водотечность корпуса, отсутствие якорей, неисправность якорного, рулевого, швартовного, буксирного устройств и т.д./, создающих угрозу аварии для других судов или гидросооружений, устанавливаются в порту буксирами судовладельца по указанию портового надзора. Такие баржи /баржи-секции/, до устранения неисправности, к погрузке /выгрузке/ не принимаются и из порта не выпускаются.

4.14. Капитаны буксиров, при обнаружении дрейфа барж или получении сигнала, должны принять немедленные меры для оказания помощи за счет судовладельца без предварительной заявки.

4.15. При постановке или выводе безэкипажных барж из счалов, прием-отдача швартовых должна производиться шкипером подвижной вахты подменной команды. Шкипер подвижной

вахты обязан проверить надежность стоянки остающихся барж. При необходимости потребовать от судовладельца буксира принять меры, исключаящие их дрейф.

4.16. Суда портового флота находятся в оперативном подчинении дежурного диспетчера портофлота. Ответственность за выполнение маневровых работ лежит на капитане или сменном помощнике капитана буксира.

4.17. При швартовках к баржам, стоящим у причала, на них должны быть прекращены грузовые операции.

4.18. При ограниченной видимости /туман, мгла, снегопад, пыльная буря и пр./, когда одновременно видимость обоих берегов р. Дунай отсутствует, плавание судов на акватории, не имеющих радиолокаторов - запрещается.

4.19. Работа портовых буксиров и швартовые операции судов в порту при ветре более 7 баллов - запрещается. Если в судовых документах данного судна установлены меньшие величины силы ветра, то следует руководствоваться этими ограничениями.

5. СТОЯНКА СУДОВ В ПОРТУ

5.1. Для производства фумигации суда должны швартоваться к барже, установленной в нижней части берегового укрепления на 70,7 мили. Капитаны, швартуя свои суда для фумигации с выводом главных двигателей, должны надежно устанавливать свои суда на два якоря с подачей достаточного количества швартовых.

5.2. Северный берег затона выделен для стоянки судов портофлота.

Южная часть затона выделена для Ренийской базы технического обслуживания /БТО/.

Постановка других судов без разрешения администрации портофлота или БТО - запрещается.

Стоянка для пожарного катера "Смелый" установлена на 68,0 мили; для рейдовых пассажирских катеров у дебаркадера на 68,8 мили.

Морской вокзал находится на 69,5 мили.

Суда-бункеровщики стоят на 67,9 мили у пирса. Каждое судно должно стоять на собственном якорю.

Иностранные буксиры стоят у понтона на 68,8 мили.

5.3. В целях обеспечения безопасного маневрирования на акватории порта и во избежание загромождения судового хода, стоянка барж устанавливается только в общих счалах в границах выделенных районов согласно прилагаемой схеме.

Для ориентировки на левом берегу установлены номерные знаки районов, против которых должны находиться форштевни барж, стоящих на якорях.

Капитаны /скиперы/ несут ответственность за стоянку их судов вне установленных районов.

5.4. Для стоянки экипажных барж СДП выделяются районы 1 - 6. В районе 1 производится формирование каравана для отправки.

ПРИМЕЧАНИЕ: Капитаны буксиров, при формировании караванов в ночное время, а также с 14 до 16 часов, не должны производить шум по радиотрансляции и судовыми гудками.

В районах 2 и 3 - стоянка барж в ожидании отправки.

В районах 4, 5, 6 - стоянка барж в ожидании грузовых работ в порту.

В районе 7 - стоянка прибывающих барж в ожидании оформления прихода властями.

5.5. Для стоянки барж МХРТ выделяется район 8. Прибывающие баржи должны быть установлены на траверзе ранее прибывших судов. Капитаны буксиров после приема барж властями должны установить баржи с транзитным грузом в счал со стороны берега. Счал балластных барж должен быть установлен так, чтобы после погрузки и установки со стороны фарватера баржи не оказались вне границ района 8.

5.6. Для прибывающих караванов "Дунайтранс", с преобладанием в составе барж СДП, отводятся районы - 4, 5, 6 с последующей перестановкой барж БРП в районы 24а или 25а, а баржи-секции БРП на первую швартовную бочку.

Для прибывающих караванов "Дунайтранс", с преобладанием барж БРП, отводятся районы 24а и 25а с последующей перестановкой барж СДП в районы 4, 5, 6, а безэкипажные баржи и баржи-секции СДП на нижний рейд в район 66,3 мили.

5.7. Для формирования караванов "Дунайтранс" к отправке:

а/ при преобладании в составе барж СДП, формирование производится в районах 1,2,3, куда подбуксировываются баржи БРП;

б/ при преобладании барж БРП, формирование производится в районах 22а и 23а, куда подбуксировываются баржи СДП;

в/ при преобладании барж-секций БРП, формирование производится в районе 67 мили, куда подбуксировываются баржи и баржи-секции СДП;

г/ при преобладании барж-секций СДП, формирование производится ниже входа в затон - 66,3 мили, куда подбуксировываются баржи и баржи-секции БРП.

5.8. Все маневровые работы составов "Дунайтранс", связанные с формированием или расформированием смешанных караванов, выполняются буксиром /толкачом/, который ведет караван. В случае необходимости, указанные маневровые работы могут быть выполнены буксирами портового флота на основании заявки капитана судна /или его агента/. При этом оплата производится за счет пароходства, которому принадлежит тяга.

5.9. Для стоянки отходящих барж БРП выделяются районы - 21, 22, 23.

5.10. Для стоянки барж БРП в ожидании погрузки выделяются районы - 24а и 25а.

5.11. Для формирования каравана БРП на отправку выделяются районы - 22а и 23а.

5.12. Для стоянки югославских барж выделяется район 24, для прибывших барж - район 25. Баржи должны стоять в счалах в один ряд.

5.13. Для стоянки барж ЧСДП выделяется район ниже знака-отметки 69 мили. Баржи устанавливаются в 30 м от берега с отдачей якорей.

5.14. Для стоянки барж ДДСГ и БЛ выделяется район 26, причем в счале должны стоять баржи с грузом и без груза.

5.15. Прибывающим караванам БРП, НР, ДДСГ, БЛ, ЮРБ, РБК, для стоянки в ожидании приема властями, выделяются районы 26а и 27а.

5.16. Для стоянки морских судов, производящих грузовые операции на рейде, выделяется район от 68,8 до 68,3 мили /траверз нулевого причала - причал № 7/ в расстоянии 100-200 метров от левого берега.

Капитаны должны ставить свои суда на оба якоря, отдавая их таким образом, чтобы левый якорь предотвращал навал на причал, а правый - перекрытие судового хода, при развороте судна южными ветрами. Количество вытравленных якорных цепей должно быть достаточным, чтобы обеспечить надежную стоянку у борта плавсредств. Крайние баржи или плавкраны, стоящие у борта морского судна, в темное время суток должны нести белые огни. При обработке морсудов на рейде, плавкраны и баржи устанавливаются только с правого борта.

Баржи /баржи-секции/ при стоянке у борта плавкранов должны подавать надежные швартовые на морское судно.

5.17. Суда, прибывающие в порт и не получившие разрешение на швартовку к причалам, становятся на якорь в районе 63 - 64,5 мили. Временная стоянка морского судна в ожидании швартовки к причалу № 8 или 9, может быть разрешена портовым надзором в районе 68 мили. Капитан должен поставить судно на два якоря в 100 метрах от левого берега, чтобы не мешать отходу-подходу другим судам к причалу № 9, а также не закрывать судовой ход.

5.18. Для стоянки сухогрузных барж и барж-секций выделяются районы нижнего рейда от 66,3 до 66,7 мили и от 66,8 до 67,1 мили.

5.19. На нижнем рейде порта установлены 3 швартовые бочки с баржами-якорницами /отсчет швартовых бочек ведется по течению реки/, на которых устанавливается следующий порядок постановки барж:

а/ на каждой швартовной бочке разрешается постановка 8 барж, по 4 единицы с каждого борта баржи-якорницы. На второй и третьей швартовных бочках допускается дополнительная постановка по 4 баржи с каждого борта с отдачей якорей на 5-й и 7-й барже, считая от баржи-якорницы;

б/ баржи, планируемые под грузовые операции на текущие сутки, устанавливаются во второй ряд, на 2-й и 3-й швартовных бочках без отдачи якорей с обязательной подачей швартовных с каждой баржи на 1-й ряд;

в/ баржи и лихтера с ценным грузом устанавливаются на 2-й швартовной бочке, по правому борту баржи-якорницы.

5.20. Капитаны /шкиперы/ при постановке и стоянке их судов в порту должны следить, чтобы их суда не оказались вне границ установленных районов, также не закрывали вход в затон и подходы к морскому вокзалу.

5.21. Баржи, прибуксированные в порт, устанавливаются буксиром в один ряд в районе стоянки. При занятости района стоянки, баржи устанавливаются в районе приема и после оформления прихода властями должны быть переставлены в общий счал в установленные районы.

Баржи, установленные в общий счал, считаются прибывшими в порт.

5.22. Капитаны буксиров, оставляющие часть барж своего состава без оформления прихода властями в порту, должны оставляемые баржи установить в один ряд. Капитаны транзитных буксиров могут следовать по назначению с разрешения портового надзора, после получения подтверждения от агента, что его баржи будут переставлены другим буксиром в общий счал сразу после приема их властями. С капитана транзитного буксира не снимается ответственность за несвоевременную перестановку его барж в общий счал.

При отсутствии подтверждения о перестановке барж в общий счал другим буксиром, капитан транзитного буксира обязан оформить приход своего судна властями и произвести перестановку своих барж в общий счал.

5.23. Шкипер обязан принять все меры к постановке своей баржи в счал с другими судами и организовать совместную вахту по счалу. Счаленную вахту должен возглавить шкипер.

Вахтенный по счалу обязан неотлучно находиться на месте с круговым обзором, следить за состоянием барж в счале, швартовыми, якорными огнями, содействовать вводу и выводу барж и середины счала, а также сводить баржи в общий счал, обеспечивать швартовки подходящих буксиров и катеров.

5.24. Капитан буксира, нарушивший счал экипажных барж, обязан восстановить его без дополнительных заявок. Стоянка барж в общих счалах на нижнем рейде обеспечивается буксиром подменной команды.

5.25. При выводе барж из середины счала, на их место должны быть поставлены другие баржи с должной отдачей якорей. При выводе из середины счала более одной баржи без замены другими, счал должен быть восстановлен перестановкой барж с перекладкой якорей.

5.26. Капитаны /скиперы/ судов должны обеспечить надежную стоянку своих судов в порту. Шкиперы при стоянке на рейде должны вытравливать якорь-цепи, исключая дрейф баржи, а на швартовых - движение у причалов.

5.27. Капитан буксира, до сдачи подменной команде безэкипажных судов, должен произвести полную откачку воды из трюмов и междудонных отсеков, произвести проверку герметичности закрытия горловины в отсеки и исправность якорного устройства.

При подходе к нижнему рейду запросить у подменной команды о месте постановки своего каравана.

Безэкипажные суда считаются переданными подменной команде после того, как они будут надежно установлены по указанию подменной команды, герметически закрыты все горловины в отсеки и якоря будут спущены под клюзы. В акте должно быть указано точное время приема-сдачи.

5.28. Капитан /сменный помощник капитана/ теплохода с подвижной вахтой обязан каждые два часа осматривать состояние барж, танкеров, стоящих на нижнем рейде. Результаты осмотров подробно отмечать в судовом журнале и сообщать старшему смены подменной команды и дежурному портового надзора.

5.29. Судоводители буксиров подменной команды во время стоянки и выполнения маневров на нижнем рейде обязаны организовать наблюдение за судами, обслуживаемыми подменной командой, и информировать судоводителя подвижной вахты.

5.30. Морские суда, стоящие на рейде, несут якорные огни в соответствии с МППСС-72.

Речные суда несут якорные огни в носовой части, предписанные ст. 3.20 ОППД. При стоянке барж в счалах на рейде якорные огни выставляются на крайних баржах счала. Подвижная вахта подменной команды обязана обеспечить должную яркость света якорных огней в течение всей ночи на обслуживаемых баржах.

5.31. В случае длительной стоянки на якоре при больших горизонтах воды в р. Дунай /показание водомерного поста более 300 см/, во избежание заиливания якорей, капитаны судов и шкиперы барж обязаны производить перекладку своих якорей.

5.32. При швартовке и ошвартовке морских судов на причале обязаны присутствовать дежурный портового надзора и диспетчер района /стивидор/. При швартовке барж на причале обязан присутствовать стивидор.

5.33. Точное место швартовки морского судна устанавливается представителем района, который обязан быть на причале не менее, чем за 20 минут до подхода судна и указать представителю портового надзора, где должен быть нос судна после его швартовки.

5.34. Во избежание повреждения судов, портовых сооружений и несчастных случаев с людьми дежурный диспетчер района обязан заранее обеспечить подготовку причала /не менее 20 процентов длины судна/, убрать порталные краны с места предполагаемого подхода носовой и кормовой части судна.

Швартовка морского судна к причалу между стоящими судами - запрещается, если эти суда ошвартованы более чем в один корпус.

5.35. Ответственными лицами за выполнение требований по подготовке причалов к подходу или отходу судов являются руководители /начальники районов/, в ведении которых находятся причалы, причалы должны быть подготовлены не менее чем за 1 час до подхода судна; переставляемых судов по причалам - до момента начала перешвартовки.

5.36. Заводка в затон морских судов вместимостью 5000 бр.рег.т и более и их вывод производится только в светлое время суток.

5.37. Перемена мест стоянки судов в порту производится с разрешения портового надзора, а иностранных судов, дополнительно, с разрешения пограничных властей.

5.38. При аварийных случаях в портовых водах капитан /скипер/ обязан доложить в портовый надзор и в течение 24 часов представить капитану порта двухсторонний акт, объяснение, схему, выписку из судового и машинного журналов.

5.39. При получении штормового предупреждения дежурный портового надзора оповещает по УКВ радиостанции на 16 канале суда, стоящие в порту, подменную команду СДП, диспетчеров порта, "Инфлота" и службу ОТФ.

6. ЗИМОВКА СУДОВ

6.1. Речные сухогрузные баржи на зимостой устанавливаются у юго-западного берега в затоне.

6.2. Судовладельцы должны до 15 ноября подать письменную заявку начальнику порта о количестве и типе судов, планируемых на зимовку.

6.3. Судовладельцы, не получившие подтверждение начальника порта на зимостой, должны отбуксировать свои суда из порта до начала ледохода.

6.4. Перед наступлением ледохода суда, запланированные для отстоя в порту, своевременно должны быть заведены в затон по заявке судовладельца портовыми буксирами.

6.5. При ледоходе суда, запланированные для отстоя, должны быть заведены в затон буксирами судовладельца.

6.6. Баржи /танкеры/, оказавшиеся на рейде в период ледохода, которым нет возможности предоставить убежище в затоне, как исключение, должны быть установлены у берега буксирами судовладельца. Судовладелец обязан выделить обеспечивающие буксиры и назначить ответственного за безопасную стоянку своих судов на реке.

6.7. Шкиперы барж /танкеров/ должны устанавливать свои суда у берега в затоне так, чтобы всегда иметь запас воды под килем не менее 20 см.

7. ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ В ПОРТУ

7.1. Погрузка-выгрузка судов с генеральными грузами производится на причалах 1-9, 15, 16, 22, 23, 25 и 26.

7.2. Навалочные грузы /руда, уголь, кокс и др./ перегружаются на причалах в затоне 30-33.

7.3. Навалочные транзитные грузы /фосфат, пирит, бокситы и др./ перегружаются на причале № 14 и на рейде по варианту "борт-борт".

7.4. Испорченные грузы подлежат немедленному удалению за пределы порта или уничтожению силами грузовладельца и за его счет.

7.5. Морские суда производят грузовые операции в порту на причалах 8, 9, 15 и 16. В отдельных случаях и на причалах 1-5. При низких горизонтах воды в реке, морские суда швартуются к "буферной" барже или к барже, из которой или в которую производится погрузка. Капитаны судов обязаны обеспечивать перешвартовку судна при замене барж.

7.6. Шкипер баржи, поставленной "буфером" к причалу, должен обеспечить безопасную швартовку морского судна, принять-передать на причал швартовные тросы, выставить кранцы и др.

7.7. Грузовые операции с опасными грузами производятся по согласованию с пожарно-технической частью порта и органами санитарного надзора, при строгом соблюдении требований МОПОГ ст. 420 /книга 1/. Погрузка нефтепродуктов производится на нефтерайоне порта.

7.8. При падении уровня воды в р. Дунай, а также при увеличении осадки судна в процессе погрузки, администрация судна обязана следить за глубиной под килем, не допуская посадку судна на грунт.

7.9. Шкиперы барж, лихтеров и танкеров при грузовых операциях обязаны постоянно находиться на судне, обеспечивать правильную погрузку-выгрузку грузов, контролировать выполнение требований технических условий и грузового плана по размещению и креплению груза.

7.10. Дежурный диспетчер порта обязан за 2 часа в дневное время и до 16.00 на ночное время предупредить капитана /шкипера/ судна о предстоящей швартовке /перешвартовке/ судна.

Капитан /шкипер/ судна обязан к сроку, указанному диспетчером порта, подготовить судно к маневрам, при необходимости заказать лоцмана и буксиры.

Безэкипажные баржи должны быть установлены на швартовные бочки с учетом очередности их постановки к причалу.

При неподготовленности баржи, для выполнения маневра, простой буксира оплачивается порту ее владельцем.

8. ПАССАЖИРСКИЕ ОПЕРАЦИИ

8.1. Посадка-высадка пассажиров на суда производится под руководством администрации судна.

8.2. Посадка-высадка пассажиров с рейдовых катеров на суда производится только после постановки их на якорь.

8.3. Посадка-высадка пассажиров на морские суда, стоящие на рейде, должна производиться по парадному трапу с правого борта. Если это невозможно, то на период посадки-высадки людей с левого борта, морское судно должно предупреждать проходящие суда поднятием красно-белого флага - днем, или красного и белого огня - ночью.

8.4. Подход судов к понтону морского вокзала допускается только с разрешения пограничных властей.

8.5. При штормовой погоде, когда плавание пассажирских катеров невозможно, перевозка бригад рабочих на обрабатываемые суда производится на портовых буксирах в соответствии с существующими правилами техники безопасности.

8.6. Посадка пассажиров в нетрезвом состоянии запрещается.

8.7. Посадка и высадка пассажиров выполняются в порту на пассажирском дебаркадере. За организацию и безопасность пассажирских перевозок на судах портового флота несет ответственность начальник портового флота и капитаны судов.

9. О ПОРЯДКЕ, БЕЗОПАСНОСТИ И СОХРАННОСТИ СООРУЖЕНИЙ НА АКВАТОРИИ ПОРТА

9.1. У причалов 5, 7, 8, 9, 15, 16 уложены асфальто-армированные туюки, отдача якорей при швартовке ближе 100 метров - запрещается.

9.2. Угол подхода судна при швартовке к причалу должен быть не более 15 градусов, при скорости не более 0,2 метра в секунду.

В местах ожидаемого соприкосновения судна с причалом, обязательно должны быть выставлены мягкие кранцы.

9.3. Подвод барж к причалам должен осуществляться всем бортом /лагом/ к свайному отбойному устройству.

9.4. Суда, производящие грузовые операции у причалов со свайным отбойным устройством /1-9, 22-23, 30-33/ должны следить за состоянием судна, при возникновении крена или деферента, прекращать грузовые операции для выяснения причин.

9.5. Морские суда, производящие швартовые операции в затоне, обязаны использовать буксиры порта.

9.6. Морские суда, стоящие у причалов в затоне без отданного якоря, должны отходить от причала только с помощью буксиров.

9.7. Швартовка всех морских судов к причалам на реке без отдачи якоря - запрещается.

9.8. При отходе от причалов суда не должны наваливать упорами для толкания на свайное отбойное устройство причалов, а также использовать кормовой шпринг.

9.9. Работа главных двигателей на винт при стоянке судна у причалов порта - запрещается.

9.10. Судам, причастным к аварийным случаям, запрещается выходить из порта после происшествия без разрешения портового надзора.

Все повреждения, причиненные судном портовым сооружениям, исправляются за счет судовладельца.

9.11. Запрещается подавать звуковые сигналы, не обусловленные регламентирующими положениями.

9.12. Багермейстер дноуглубительного снаряда обязан:

а/ перед началом работ представить на согласование капитану порта схему установки и направления движения земснаряда по рабочим галсам, расположения авантовых и папильонажных якорей, порядок пропуска судов в затоне;

б/ места крепления тросов, а также перемену мест работ, согласовать с начальником ОГИИС порта и портовым надзором.

9.13. Водолазные работы на акватории порта выполняются с разрешения капитана порта по заявке ОГИИС или капитана судна, с указанием места и времени работы.

Капитан водолазного бота во время работы водолаза должен поддерживать постоянную связь по УКВ радиостанции с портовым надзором и диспетчером порта.

Водолазные работы немедленно прекращаются по требованию портового надзора и диспетчера порта.

9.14. На акватории порта забортную воду нельзя использовать для питья. Питьевую воду в порту можно получить по заявке со специализированного судна.

9.15. Капитаны судов после швартовки обязаны установить противокрысиные щиты на все швартовы, поданные на причал.

10. О ПОРЯДКЕ, ОХРАНЕ И ДВИЖЕНИИ НА ТЕРРИТОРИИ ПОРТА

10.1. Допуск людей на территорию порта производится через контрольно-пропускные пункты.

10.2. Бюро пропусков находится в помещении 1-го района на второй проходной, где производится оформление пропусков на вынос личных вещей.

10.3. Территория и акватория Ренийского морского торгового порта в установленных границах являются режимными и находятся под охраной ВОХР.

10.4. Все лица, находящиеся на режимной территории порта, обязаны иметь при себе пропуска или другие документы, дающие право пребывания на территории порта, и предъявлять их по первому требованию охраны порта, пограничных властей.

10.5. Посещение иностранного судна гражданами, не входящими в состав экипажа, или представителями сторонних организаций организует капитан судна по согласованию с ОКПП и ВОХР через агентство "Инфлот".

10.6. Запрещается допускать лиц в нетрезвом состоянии на территорию и акваторию порта, к управлению судами и механизмами, выполнению каких-либо судовых работ, управлению транспортом, перегрузочными механизмами и производству других работ.

10.7. Охрана стоящих в порту судов и находящихся на них грузов лежит на обязанности владельца судна.

10.8. Скорость движения транспорта на территории порта установлена не выше 5 км/ч. Движение пешеходов и транспорта осуществляется через проходные 1, 2 и 3 районов.

10.9. Во время производства маневровых работ в порту железнодорожного транспорта составительские, локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать сигналы, а также предупреждать рабочих и водителей о движении состава.

Дежурный по станции должен по радиотрансляции объявить о движении состава вагонов.

Составитель поезда обязан всегда быть впереди движущегося состава.

При движении состава должны быть прекращены работы кранов и движение безрельсового транспорта. При маневровых работах люди из вагонов должны быть удалены.

10.10. Телефонная связь с административными службами порта осуществляется по АТС порта:

а/ Администрация порта:

Главный диспетчер.....	4-33
Дежурный диспетчер порта 2-28 и	6-49
Диспетчер 1-го района.....	4-14
Диспетчер 2-го района.....	3-31
Диспетчер 3-го района.....	2-42
Диспетчер портового флота.....	2-77
Диспетчер нефтерайона.....	3-64

б/ Инспекция портового надзора..... 2-49 и 6-48

в/ Пожарная команда порта 2-01
Пожарный катер "Смелый"..... 2-02

г/ СКО порта..... 4-94

д/ Таможня..... 3-24

е/ ОКПП порта..... 4-22

ж/ Диспетчер "СОТФ"..... 3-11 и 6-60

з/ Диспетчер "Инфлот".... 2-26 и 3-09

11. ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВАМИ РАДИОСВЯЗИ В ПОРТОВЫХ ВОДАХ

11.1. Связь между буксирами и буксируемым морским судном осуществляется по УКВ радиостанции.

11.2. При плавании на акватории порта все самоходные суда обязаны иметь включенными на 16 канале УКВ радиостанции.

11.3. В пределах акватории порта работают следующие УКВ радиостанции:

а/ Дежурный портового надзора - 12 канал.

б/ Диспетчер порта - 12 канал.

в/ Агентство "Инфлот": вызов - 16 канал; рабочий - 9 канал.

г/ Филиал Службы ОТФ и подменная команда - 9 канал.

д/ "Рени-радио" на 16 и 26 каналах.

Запрещается вести переговоры по УКВ радиостанции неслужебного характера.

11.4. Радиопереговоры по оперативной работе должны быть краткими, конкретными, вестись только на рабочем канале и продолжительностью не более одной минуты, исключая радиосвязь по аварии. Все радиопереговоры должны быть прекращены после приема сигнала - "БЕЗОПАСНОСТЬ".

После окончания переговоров на рабочем канале, судовая радиостанция немедленно переключается на 16 канал.

11.5. Радиокорреспонденцию капитаны судов, стоящих в порту, должны отправлять через береговую радиостанцию порта.

12. ПРОТИВОПОЖАРНЫЙ РЕЖИМ В ПОРТУ

12.1. Все лица при обнаружении пожара на территории порта или на судах обязаны немедленно сообщить об этом пожарной команде ВОХР по телефону 2.01 или пожарному катеру "Смелый" по телефону 2-02 с указанием точного места пожара.

Телефоны 2-01 и 2-02 должны быть постоянно исправны и не заниматься посторонними разговорами.

С судов сообщение о пожаре одновременно производится по УКВ радиостанции на 12 канале в портовый надзор и диспетчеру порта, а также всем судам в порту на 16 канале.

12.2. Суда, оказавшиеся вблизи аварийного судна, без особого на то указания, прекращают свою работу и направляются к аварийному судну для оказания помощи своими силами и средствами.

12.3. При пожаре на территории порта и на судах у причала диспетчер порта вызывает пожарные команды города по телефону 8-01 и нефтебазы по телефону 3-93.

12.4. Старшие смены портового надзора и диспетчер порта, получив сообщение о пожаре, действуют в соответствии с Инструкцией.

12.5. Капитан п/к "Смелый", при получении сигнала о пожаре, после отхода от причала сообщает об этом в портовый надзор по УКВ радиостанции и устанавливает радиосвязь с аварийным судном. Капитан аварийного судна должен дать информацию о пожаре, подготовиться к приему п/к "Смелый" и выделить сопровождающих для проведения разведки.

Капитан п/к "Смелый" и другие привлеченные суда действуют по указанию капитана /скипера/ аварийного судна.

12.6. Диспетчер порта обеспечивает свободный подъезд пожарных автомашин к аварийному судну у причала, при необходимости срочно переставляет железнодорожные составы.

12.7. Вода с нефтепродуктами в порту сливается с судна на м/с "Сборщик-1", для чего подается заявка через службу ОТФ или агентство "Инфлот". Оплата слива по установленным тарифам.

12.8. Бункеровка транспортных судов жидким топливом производится бункеровщиком "Кубань".

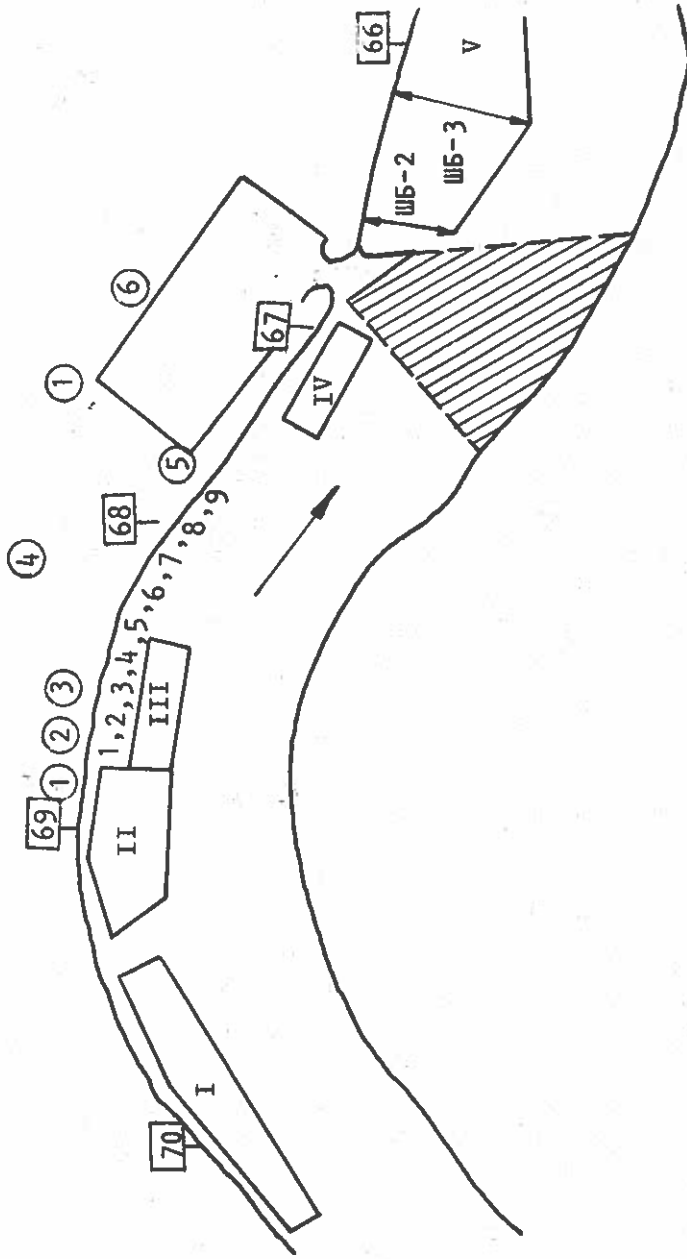
ДОПУСКАЕМЫЕ СОКРАЩЕНИЯ В ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ
ПОСТАНОВЛЕНИЯХ

1. БРП - Болгарское речное пароходство.
2. ЧСДП - Ческо-Словенское Дунайское плавание.
3. ЮРБ - Югославское речное пароходство.
4. РБК - Речное пароходство "Краина".
5. СДП - Советское дунайское пароходство.
6. НР - Навигация Румыне.
7. ДДСГ - Первое дунайское пароходное общество.
8. БЛ - Байер Ллойд.
9. ОПНД - Основные положения о плавании по Дунаю.
10. СКО - Санитарно-карантинный отдел.
11. ОГиИС - Отдел гидротехнических и инженерных сооружений порта.
12. ОКПП - Отдельный контрольно-пропускной пункт.
13. СОТФ - Служба обслуживания транспортного флота.
14. БРЛС - Береговая радиолокационная станция.
15. МХРТ - Венгерское пароходство А/О.

- - -

СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН РЕНИЙСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА


PLAN SCHEMATIQUE DU PORT-MARCHAND DE RENEI



(Условные обозначения см. на обороте)

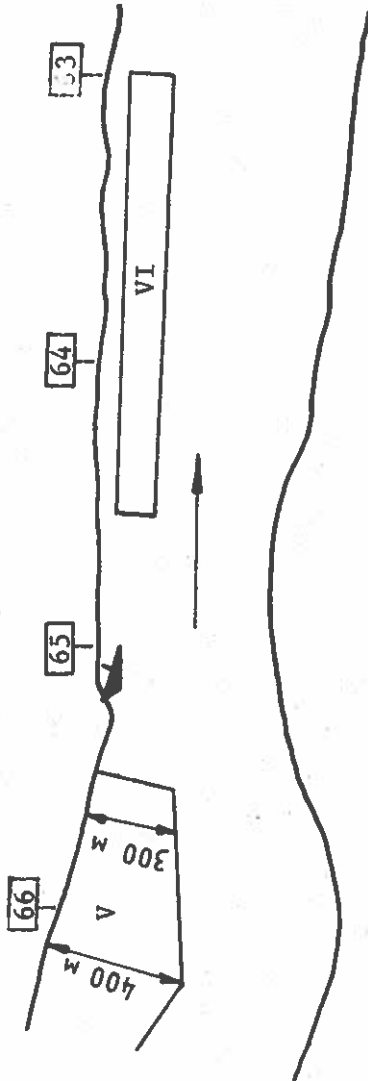
(Voir signes conventionnels au verso)

Основные обозначения:

- 1, 2, 3 - Причалы порта
- 30-400 м - Границы районов
- I - Районы рейдов 1 - 9, в границах 30 - 150 м
- II - Районы рейдов 21 - 27, в границах 30 - 180 м
- III, VI - Рейд морских судов, в границах 100 - 150 м
- IV - Район секций БРП в 150 м от берега
- V - Рейд несамходных судов
- ШБ - Швартовная бочка
- МВ - Морвокзал
-  - Опасный район для расхождения с судами, выходящими из затона
- ① - Управление порта
- ② - Диспетчер порта, "Инфлот"
- ③ - Инспекция портового надзора, санитарно-карантинное отделение, таможня
- ④ - Управление 1 района
- ⑤ - Управление 2 района
- ⑥ - Управление 3 района
- ⑦ - Служба обслуживания транспортного флота, ТОРГМОРТРАНС
- Затонувшее судно с частями под водой на 65,1 мили

Signes conventionnels:

- Quais du port
- Limites des régions
- Région des rades 1 - 9 dans les limites de 30 - 150 m
- Région des rades 21 - 27 dans les limites de 30 - 180 m
- Rade pour bateaux maritimes dans les limites de 100 - 150 m
- Région pour les barges en section de la BRP, sur 150 m depuis la berge
- Rade pour les bâtiments non motorisés
- Coffre d'amarrage
- Gare maritime
- Région dangereuse pour le croisement des bâtiments sortant du bassin
- Administration du port
- Dispatcher du port, "Inflot"
- Inspection de la surveillance du port, section sanitaire et de quarantaine, douane
- Administration de la 1ère région
- Administration de la 2ème région
- Administration de la 3ème région
- Service de prestations à la flotte, ТОРГМОРТРАНС
- Bâtiment coulé en partie immergé au mille 65,1



ПРЕДПИСАНИЯ,
ДЕЙСТВУЮЩИЕ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ РУМЫНИИ,
КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЛАВАНИЯ В ПОРТАХ И ЗИМОВНИКАХ,
ОТКРЫТЫХ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА

Предписания, относящиеся к безопасности плавания,
действующие в портах и зимовниках, открытых для
международного судоходства

По этому вопросу существуют следующие национальные
регламентации Социалистической Республики Румынии:

А. В связи с "Коммерческой эксплуатацией портов"

а/ осуществление операций в портах:

- прием судов в бассейнах для зимовки
- заход и выход судов самоходных и несамоходных в/из бассейны с помощью буксиров или катеров, маневрирование судов, причаливание /швартовка/
- разные услуги и поставки;

б/ запрещение курения:

- запрещается курение на месте хранения грузов, вблизи и внутри складов, находящихся на территории порта, а также в тех местах, где указано "курить запрещается"
- запрещается также использовать печи, керосиновые лампы, свечи и тому подобное в непосредственной близости складов;

в/ причаливание судов у причалов или в естественных условиях:

- ни одно судно не может заходить в бассейны или причаливать к причалам или необорудованным берегам в портах для осуществления операций или для других целей без предварительного разрешения портового надзора, согласованного с портовой администрацией данного порта

- во время несчастных случаев и при сильных ветрах портовый надзор может разрешить временный заход судов к любому причалу порта, а затем для коммерческих операций суда должны быть направлены к причалам, указанным местными портовыми органами;

г/ разрешение на причаливание судов у причалов:

- если у причалов не находятся суда под операциями, портовые органы могут разрешить стоянку судам, не осуществляющим операций, при условии, чтобы они покинули причал в любое время, когда на этом причале должно обрабатываться другое судно;

д/ тарифы и оплата за операции:

- за все услуги, склады, обработку, лоцманскую службу, сигнализацию и за все прочие осуществленные работы взимаются ставки действующего тарифа;

е/ зимовка судов в бассейнах:

- при закрытии навигации портовые бассейны служат зимой в качестве зимовников для судов, плотов и других плавучих средств. Такой же цели служат и другие зимовники, размещенные в разных местах на Дунае
- как правило, исключая особые обстоятельства, капитаны, рулевые несамостоятельных судов, руководители судов должны предварительно запросить в письменном виде у портовой администрации разрешение на вход в бассейны или зимовники
- в заявке следует указать название или номер судна, его тип и габариты, имя судовладельца
- для плотов следует подавать особые заявки, а взносы взимаются по занятой площади
- разрешение на зимовку дается в очередности представления заявок, до занятия всех имеющихся мест

- суда, которым разрешена стоянка в бассейнах или в зимовниках, должны подчиняться правилам надзора, контроля и порядка для судоходства. Они отвечают за все ущербы и разрушения причалов или портовых устройств
- суда обязаны покинуть бассейны или зимовники при открытии навигации
- сборы за зимовку в соответствии с действующими тарифами должны быть оплачены всеми судами, которые стояли в бассейнах коммерческих портов или зимовниках, независимо от того, подавали они заявку или нет
- портовая администрация не отвечает за аварии и любые несчастные случаи, которые могли бы иметь место во время зимовки вследствие пожара, замерзания, ледохода и др. явлений, а также от маневрирования судов. Она не отвечает также, если при открытии навигации бассейны и зимовники не освобождены ото льда.

Б. В связи с "Подготовкой к зиме средств водного транспорта и зимовников"

Г. Подготовка речных и морских судов:

- суда, заходящие в зимовники, причаливают к месту, указанному начальником зимовника
- перед заходом в зимовник весь мусор должен быть удален, чтобы не загрязнять воды зимовника
- в случае, если предусматривается ремонт танков для горючего или нефтяных танков во время стоянки в зимовнике, эти танки должны быть очищены перед заходом в зимовник
- должны быть очищены также кухни и дымовые трубы от сажи
- все помещения для пассажиров, экипажа и служебные помещения очищаются, дезинфицируются и восстанавливаются те части, которые подлежат ревизии.

II. Заход судов в зимовники:

- стоянка судов в зимовнике осуществляется под надзором органов портового надзора, которые будут указывать всем предприятиям и плавсостовам места, предназначенные каждому, а также места для судов-цистерн и судов с легковоспламеняющимися или взрывчатыми веществами;
- ремонт судов у причалов любого предприятия должен осуществляться теми, кому принадлежит судно, принимая во внимание, что:
 - а/ баржи, предназначенные для погрузки и разгрузки, должны уходить беспрепятственно после прохода льда
 - б/ суда, которые должны быть отремонтированы во время стоянки, должны сгруппировываться отдельно
 - в/ суда, которые должны быть подняты на берег или на шлюз, размещаются отдельно, на расстоянии около 30 м от остальных судов
 - г/ следует иметь в виду осадку и техническое состояние судов, суда с ослабленным дном должны быть размещены посередине, чтобы они были защищены ото льда и от возможного соприкосновения с дном /зимовника/
 - д/ суда, которые будут стоять во время зимовки под давлением, должны быть размещены так, чтобы их можно было использовать
 - е/ танкеры, суда-насосы или суда, используемые для перекачки нефтяных продуктов, должны быть размещены отдельно от остальных судов
- с момента размещения судов в зимовнике со стороны предприятий устанавливаются те из них, которые останутся под давлением, выбираются те, которые имеют силовые установки для выкачки воды и против пожаров;

- при размещении на зимовку судов, перевозящих нефтепродукты, и судов с воспламеняющимися или взрывчатыми веществами, должны соблюдаться следующие специальные правила:
 - а/ суда, не загруженные нефтепродуктами с температурой воспламенения свыше 45°C , суда с которых разгружены нефтепродукты, а также суданасосы для нефтепродуктов, должны размещаться отдельно от сухогрузных и технических судов, на расстоянии не менее 100 м
 - б/ суда, загруженные нефтепродуктами с температурой воспламенения свыше 28°C , а также суда, с которых разгружены нефтепродукты, должны размещаться в бассейнах либо в местах, полностью разделенных, и на расстоянии от населенных пунктов и других судов не менее 400 м
 - в/ суда, загруженные нефтепродуктами с температурой воспламенения ниже 28°C , а также суда со взрывчатыми или отравляющими веществами размещаются на расстоянии не менее 1 км от населенных пунктов и других судов
 - г/ все порожние танкеры перед заходом их в зимовник должны быть очищены и дегазированы
- суда должны быть размещены по возможности ближе друг к другу, чтобы проходные трапы к берегу были как можно короче и проход между судами одного и того же парка осуществлялся по трапам
- самоходные суда должны иметь необходимое количество топлива с тем, чтобы их можно было выпустить в рейс без дополнительной бункеровки
- связь с берегом должна осуществляться надежными трапами, имеющими поручни, в ночное время они должны быть освещены фонарями и у каждого причала должна быть поставлена рейка с отметками в сантиметрах для наблюдения за уровнем воды, которое имеет большое значение для зимовников в естественных условиях

- рекомендуется в зимовниках использовать как можно меньше якорей, так как они, помимо того, что являются препятствием для прохождения льда, к началу навигации вмерзают и их невозможно поднять
- в течение 24 часов с момента захода в зимовник суда обязаны представить таможене таможенные документы на грузы, а также органам портового надзора

Ш. Меры для безопасности судов в зимовнике

1. Каждый зимовник должен иметь постоянный персонал в следующем составе:

- а/ комендант зимовника
- б/ коменданты судовых парков
- в/ секретари судовых парков

а. Комендант зимовника назначается органом портового надзора с согласия предприятий и обществ, которые имеют суда в зимовнике.

Комендант зимовника несет ответственность за весь зимовник, то есть это касается порядка, дисциплины, организации дежурств, противопожарных мер и борьбы с обледенением.

Он получает все указания от портового надзора, касающиеся безопасности и организации зимовника, и его помощниками при реализации этих указаний являются коменданты парков.

В случае необходимости он отмечает путь к зимовнику по льду.

б. Комендант судового парка назначается предприятием или обществом, которому принадлежат суда соответствующего парка. Он подчиняется коменданту зимовника при исполнении обязанностей в смысле порядка, дисциплины и безопасности судов в зимовнике, принимает решения для выполнения всех мер по безопасности зимовника.

в. Секретарь судового парка назначается комендантом судового парка из числа офицеров, находящихся в зимовнике.

Он несет свою службу совместно с комендантом судового парка, а именно: хранит документы, относящиеся к зимовнику, составляет план судового парка, если имеют место изменения в расположении, ведет учет работ, связанных с зимовником, ведет учет различных работ, выполняемых в зимовнике.

2. Организация мер охраны и борьбы против пожаров осуществляется комендантом зимовника по указаниям органа портового надзора и других компетентных портовых органов. Охрана осуществляется выбранными группами по судовому парку, которые будут подготовлены к выполнению всех предписаний и указаний по охране и борьбе против пожаров. Группа охраны осуществляет "дневное дежурство" по судовому парку, в которое включен и плавсостав. Это дежурство устанавливается комендантом каждого судового парка с согласия коменданта зимовника и с одобрения органа портового надзора.

Состав группы по судовому парку следующий:

- а/ Дежурный офицер по парку - служба выполняется капитанами судов или их помощниками, которые отвечают перед комендантом судового парка за всю деятельность парка; с согласия коменданта парка планирует программу на следующий день, установив при этом дежурный персонал; программа вывешивается на месте встречи с целью ознакомления с ней всего экипажа; вместе с дежурным лоцманом по парку инспектирует весь парк днем и ночью.
- б/ Дежурный лоцман парка - служба осуществляется лоцманами I класса или лоцманами II класса в маленьких парках судов; непосредственно помогает дежурному офицеру во всех случаях, особенно, когда это касается зимовника, инспектирует все швартовки судов парка и следит за состоянием вод;

руководит всеми маневрами судов в парке и следит, чтобы около судов была достаточная глубина; принимает меры для того, чтобы акватория вокруг судов была всегда свободной, а также около кормовых устройств, колес и пропеллеров /винтов/; инспектирует парк судов днем и ночью, принимая меры, чтобы дежурные были всегда на месте; контролирует чистоту парка и очистку судов от снега; докладывает утром и вечером дежурному офицеру о состоянии вод и о глубине в разных пунктах парка, следит за огнями у судов, находящихся в парке.

- в/ Начальник экипажа /боцман/ или дежурный рулевой принимает активное участие в осуществляемых работах в зимовнике, следит за тем, чтобы трапы были надежными и в хорошем состоянии, чтобы имели перила и были освещены в ночное время; поддерживает тесную связь с караулами и непосредственно следит за огнями в соответствующем парке.
- г/ Дежурные моряки по парку - служба, осуществляемая моряками судов данного парка; их число соответствует числу связей с берегом, так как у каждого трапа в дневное время должен дежурить один моряк с тем, чтобы не допустить прохода чужих на борт судна, а также выхода экипажа во время программы без соответствующего разрешения; следить за трапами и их освещением, следить за судовым парком и информировать обо всех особых случаях /пожар, несчастный случай, повреждение связи и т.п./.
- д/ Дежурный главный механик по парку - контролирует суда, которые получили приказ прекратить топку и законсервировать или отремонтировать машины; инспектирует днем и ночью вахту у судовых машин /с давлением или без давления/; есть ли вода в льялах; контролирует, чтобы топка в котлах, используемых для отопления, была в пределах времени, усвоенного комендантом парка.

Дежурство передается следующей смене в 8 часов утра в присутствии коменданта парка на основе протокола, записанного в специальном журнале, в котором записываются все проделанные работы и особые случаи в течение данного дежурства, а также уровень воды и перестановка в парке зимовника.

3. Противопожарный пункт организуется комендантом парка и состоит из группы охраны, имеющей пункт наблюдения, к которой присоединяется группа пожарников. В ее распоряжении находятся ведра для воды, пожарные багры, песок, шланги, разные принадлежности.

Состав группы противопожарной охраны следующий:

- а/ Начальником противопожарной охраны является дежурный офицер; он следит за тем, чтобы все принадлежности были в порядке и чтобы водные колодцы вокруг судов были освобождены ото льда.
- Принимает меры, чтобы наблюдатель находился на самом высоком месте зимовника /парка/, откуда хорошо видно во всех направлениях и чтобы с помощью колокола мог сигнализировать о пожаре.
- б/ Главный механик – дежурный по парку обеспечивает работу по механическим и ручным насосам. Он отвечает за исправность насоса или насосов, а также за хорошее состояние труб и шлангов, чтобы они могли действовать на большое расстояние. В случае необходимости действует совместно с механиками, находящимися в его распоряжении и имеющими под своей ответственностью соответствующие шланги.
- в/ Дежурный лоцман руководит командой пожарников. Он принимает меры, чтобы аппараты были в доступных местах, известных для состава пожарной команды. Противопожарные средства хранятся в местах, защищенных от мороза. Дежурный лоцман отвечает также за ведра для воды и багры, если они не находятся под ответственностью одного офицера или лоцмана. Он следит, чтобы эти принадлежности не были использованы для других целей и чтобы водоемы вокруг судов были постоянно открытыми.
- г/ Начальник экипажа или дежурный рулевой руководит командой, отвечающей за рассыпку песка.

Он следит, чтобы на каждом судне имелись в определенных местах ящики с песком и чтобы песок не был использован для других целей.

д/ Дежурные моряки должны размещаться по командам пожарников, за ними закрепляются ведра, багры и песок, имея при этом в виду, что каждый должен знать свои задачи и как действовать.

Особенно бдительным должен быть моряк-наблюдатель.

В случае пожара все должны быть ознакомлены с пожарными обязанностями, все оборудование поставлено на видном, знакомом для всех месте.

Еженедельно комендант парка должен организовывать "пожарные тренировки", чтобы лично убедиться в том, что каждый знает свои обязанности и будет следить за дисциплиной и быстротой выполнения задач.

Во время тренировок он также должен убедиться в исправности насосов, шлангов и всего оборудования.

Должно быть категорически запрещено использование огня вне салонов или кубриков, установленные комендантом парка. Должны быть приняты меры, чтобы все печи, кухонные машины и трубы, были хорошо очищены и это проводилось регулярно.

Ежедневно, после окончания ремонтных работ, особенно после сборки, дежурная команда должна контролировать работы и места работ для того, чтобы предупредить появление пожара от искр или от нагретого металла.

Все противопожарные средства должны иметь зимнюю зарядку.

В случае пожара в соседнем парке в обязательном порядке должны использоваться все противопожарные команды зимовника.

Все действия должны выполняться под руководством коменданта парка, в котором появился пожар.

4. С целью защиты судов ото льда, вокруг судов должен быть прорублен канал шириной 2 метра с тем, чтобы предотвратить давление на корпуса судов. Каналы должны поддерживаться на все время зимовки.

Канал во льду прорубается по указанию коменданта зимовника. Для его прорубки должны быть привлечены коменданты всех парков судов, находящихся в зимовнике.

При стоянке в опасных местах, с целью защиты от весеннего ледохода, суда должны быть перемещены к берегу, в более безопасные места, и надежно пришвартованы.

С начала ледохода должны быть проверены береговые связи и шкондры и, в случае необходимости, они должны быть закреплены с резервными, имея в виду в этих случаях большую опасность. При этом весь персонал по тревоге должен быть на бортах судов, принимая все необходимые меры.

В закрытых бассейнах, при повышении уровня весенних вод, при появлении опасности, что лед превысит уровень бассейна, лед в бассейне должен измельчатся на куски.

1У. Окончательные предписания

- Ежедневно, в соответствии с программой зимовника, дежурный офицер контролирует присутствие всего персонала и информирует об этом командующего зимовника. Отсутствие персонала допускается только в случае заболевания или отпусков. Об отсутствующих и повторно нарушающих дисциплину, каждые десять дней информируются предприятия или пароходства, которым принадлежат данные суда.

Сбор сигнализируется редкими ударами в колокол, а тревога - частыми непрерывными ударами.

Когда в зимовнике суда стоят в несколько рядов, каждый ряд должен быть оснащен колоколом или звонким металлическим предметом /рельсом/.

- Запрещается ввоз в зимовник любых воспламеняющихся веществ. Нефть должна храниться в закрытых складах, также и материалы для машинных отделений судов.
- Категорически запрещается ввоз в зимовник алкогольных напитков, а также появление членов экипажей или любых других лиц в нетрезвом состоянии.
- Каждый зимовник должен иметь:

а/ Журнал зимовника, в котором командующий зимовника регистрирует все инспекции и контроль. Журнал также ежедневно дополняется главными событиями и метеорологическими данными. К этому журналу прилагается схема зимовника.

б/ Журнал протоколов о сдаче и приеме дежурства по парку.

Эти журналы должны быть опечатаны органами портового надзора и после закрытия зимовника сдаются на хранение соответствующему портовому органу.

- Запрещается вход в зимовник днем и ночью людей, не относящихся к судам.
- Вход и выход экипажей на борт, движение груза, вход и выход лиц, не имеющих отношение к судам, должен осуществляться в соответствии с действующими правилами и инструкциями.
- Дополнительное оснащение противопожарных пунктов осуществляется необходимым инвентарем всеми судами, находящимися в зимовнике.
- Все суда, находящиеся в зимовнике, независимо от флага, обязаны помочь в случае пожара на каком-либо судне.
- О любом пожаре или начале пожара безотлагательно докладывается органу портового надзора.

- Снабжение судов и экипажей провизией и материалами осуществляется посредством соответствующих обществ и предприятий либо непосредственно плавсоставом при таможенном контроле в соответствии с таможенным законом.
- Сменить зимовник или причал возможно только с разрешения портового надзора и таможенных органов.
- Выход судов из зимовника разрешается, в соответствии с действующими законами, портовым надзором и таможенными органами.

Несоблюдение настоящих инструкций наказывается в соответствии с действующими правилами и законами.

Наряду с настоящими предписаниями обязательными являются и остальные предписания, вытекающие из вышеуказанных регламентов, а также все положения, касающиеся безопасности плавания, плавания на румынском участке Дуная и другие национальные регламентации о плавании и его контроле, в том числе специфические правила каждого зимовника.

ПРЕДПИСАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ НРБ, ВКЛЮЧЕННЫХ В
ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СУДОХОДНЫЕ ИНСПЕКЦИИ Г.Г. РУСЕ и ЛОМ

Н Р Б

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СУДОХОДНАЯ ИНСПЕКЦИЯ - г. РУСЕ

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ

о порядке и безопасности судоходства в порту Русе
и других портах, включенных в Государственную
судоходную инспекцию - г. Русе

/374,100 - 650 км/

1978 г.

РАЗДЕЛ I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.01. Настоящие "Обязательные распоряжения" издаются с целью определения порядка относительно:

- а) границ и распределения территорий и акваторий портов;
- б) оформления прихода судов в порты и выхода из портов;
- в) входа, выхода, движения и маневров судов на акваториях портов;
- г) стоянки и обработки судов в портах;
- д) движения и стоянки малых судов, предназначенных для спорта, рыбной ловли и другой деятельности в портах;
- е) стоянки судов во время зимовки в порту Русе.

Действие настоящих "Обязательных распоряжений" распространяется на территории и акватории портов: Русе, Силистра, Тутракан, Свиштов, Никополь и Сомовит, включенных в район Государственной судоходной инспекции - Русе, от 374,100 до 650 км.

1.02. Соблюдение этих распоряжений обязательно:

- а) для судов, плавающих под флагом Народной Республики Болгарии;
- б) для судов, плавающих под иностранным флагом;
- в) для всех лиц - членов судовых экипажей, рабочих и служащих портов, судов и других служб, при выполнении функций, связанных с деятельностью судоходства, а также для всех лиц, находящихся на территории и акватории портов.

1.03. Соблюдение распоряжений не снимает ответственности с вышеуказанных лиц, когда они находятся на территории и акватории портов, соблюдать все непротиворечащие им предписания "Правил о плавании по р. Дунай на участке НРБ", а также и другие нормативные документы, связанные с порядком и безопасностью судоходства.

1.04. В настоящих распоряжениях приняты следующие значения некоторых терминов:

- судно - означает самоходное или несамоходное судно, плавающее средство, плавающее устройство или плот, которые совершают транспортную, гидрографическую, спасательную, техническую, рыболовную и другую деятельность, независимо от их вместимости, материала, из которого сделаны, и вида двигателя;

- акватория порта - водное пространство шириной, ограниченной государственной границей Народной Республики Болгарии;

- территория порта - сухопутная береговая полоса шириной 100 м.

1.05. Контроль за соблюдением настоящих "Обязательных распоряжений" осуществляется органами Государственной судоходной инспекции.

РАЗДЕЛ II

ГРАНИЦЫ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРРИТОРИЙ И АКВАТОРИЙ ПОРТОВ ПОРТ РУСЕ

2.01. Территория и акватория в границах от 486 до 503 км.

2.02. Распределение территории и акватории следующее:

а) порт Русе - запад, с внешним причалом и внутренним бассейном с входом на 495,850 км, - предназначен для погрузочно-разгрузочных операций, судостроения, судоремонта и зимовки судов;

б) порт Русе - восток, с внешним причалом и внутренним бассейном с входом на 490 км, - предназначен для погрузочно-разгрузочных операций и зимовки судов;

в) понтоны и другие плавучие устройства, расположенные от 498 до 491,200 км;

- лодочная стоянка № 1 на 498 км для спортивных и рыболовных средств;

- оборудованная стоянка для судов на подводных крыльях на 497 км - для стоянки пассажирских судов типа "Метеор" и "Ракета";
- ремонтный понтон БРП - П - на 496,100 км;
- ремонтный понтон БРП - 1 - на 495,800 км;
- понтон № 1 - предназначен для пассажирских судов типа "Метеор" для посадки и высадки пассажиров;
- понтон № 2 - предназначен для пассажирских судов международного и каботажного плавания, для посадки и высадки пассажиров и для снабжения судов пищевыми продуктами и питьевой водой;
- понтон № 3 - предназначен для пассажирских судов типа "Ракета" для посадки и высадки пассажиров;
- понтон № 4 - предназначен для болгарских пассажирских судов, буксиров и толкачей, для снабжения пищевыми продуктами, питьевой водой и потребительскими товарами;
- понтон № 5 - предназначен для иностранных судов, для входной и выходной ревизии и для снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;
- понтон № 6 - предназначен для стоянки болгарских самоходных судов;
- понтон № 7 - предназначен для болгарских самоходных судов для стоянки, моточистки и санитарной обработки;
- понтон № 8 - на 494,800 км - для бункеровки самоходных судов топливом;
- спортивные базы Окружного морского клуба и Болгарского союза по физкультуре и спорту на 494,150 км и лодочная стоянка № 2 - для малых судов, предназначенных для спорта;
- понтон Дунайского технического флота на 493,900 км - бетонный центр - для выгрузки инертных материалов;
- спортивная база "Дунай" на 492,500 км;

- лодочная стоянка № 3 на 492,200 км - для малых судов, предназначенных для спорта и рыбной ловли;

- понтон "Петрол" на 491,200 км - для обработки нефтеналивных судов;

г) якорные стоянки:

- якорная стоянка № 1 от 501,800 до 503 км, шириной от 50 до 150 м от берега острова "Люляк", - предназначена для транзитно проходящих судов и составов;

- якорная стоянка № 2 от 501,200 до 501,800 км, шириной от 50 до 150 м от берега острова "Люляк", - предназначена для судов, несамоходных судов и составов, перевозящих легковоспламеняющиеся грузы;

- якорная стоянка № 3 от 497,950 до 498,350 км, шириной от 50 до 150 м от берега, - предназначена для постановки на якорь болгарских балластных смешанных составов;

- якорная стоянка № 4 от 493,300 до 493,900 км, шириной от 50 до 300 м от берега, с двумя полигонами:

первый полигон, шириной от 50 до 150 м от берега, - для постановки на якорь самоходных и несамоходных экипажных судов, обработанных в порту Русе, готовых к отходу, которые обязательно швартуются в счалы по пароходствам;

второй полигон, шириной от 150 до 300 м от берега, - для постановки на якорь прибывающих судов и составов, которые будут брать несамоходные экипажные суда с первого полигона;

- якорная стоянка № 5 от 492,800 до 493,300 км, шириной от 50 до 350 м от берега, с двумя полигонами:

первый полигон, шириной от 50 до 150 м от берега, - для постановки на якорь самоходных и несамоходных экипажных судов в ожидании обработки в порту Русе, которые обязательно швартуются в счалы по пароходствам;

второй полигон, шириной от 150 до 350 м от берега, - для постановки на якорь прибывающих судов и составов, которые будут оставлять несамоходные экипажные суда на первом полигоне;

- якорная стоянка № 6 от 487,500 до 488,200 км, шириной от 50 до 200 м от берега, - предназначена для постановки на якорь болгарских груженых и балластных несамоходных экипажных судов и составов;

- якорная стоянка № 7 от 486,500 до 487,500 км, шириной от 50 до 200 м от берега, - предназначена для постановки на якорь или для швартовки к специальным плавающим бочкам безэкипажных судов или караванов, которые обязательно швартуются в счалы по пароходствам.

ПОРТ СИЛИСТРА

2.03. Территория и акватория порта в границах от 374,500 до 380 км;

2.04. Распределение территории и акватории следующее:

а) причал для обработки сухогрузных судов - от 375 до 375,300 км;

б) понтоны и другие плавучие устройства, расположенные от 374,500 до 378 км:

- лодочная стоянка № 2 на 377,500 км - для спортивных и рыболовных лодок;

- лодочная стоянка № 1 на 376,000 км - для спортивных и рыболовных лодок;

- спортивная база на 375,500 км - для малых судов, предназначенных для спорта;

- понтон № 1 - предназначен для пассажирских судов и для временной стоянки буксиров и толкачей каботажного и международного плавания;

- понтон № 2 - предназначен для нефтеналивных судов;

в) якорные стоянки:

- якорная стоянка № 1 от 376,500 до 377 км, шириной от 50 до 200 м от берега, - предназначена для постановки на якорь несамоходных сухогрузных судов, груженых и балластных;

- якорная стоянка № 2 ниже портового здания, шириной от 50 до 100 м от берега, - предназначена для нефтеналивных несамоходных судов.

ПОРТ ТУТРАКАН

2.05. Территория и акватория порта в границах от 430 до 434 км.

2.06. Распределение территории и акватории следующее:

а) причал для обработки сухогрузных судов от 432,900 до 433 км;

б) понтоны и другие плавучие устройства, расположенные от 430 до 434 км:

- спортивная база на 432,500 км - для малых судов, предназначенных для спорта;

- лодочная стоянка № 1 на 432 км - для малых судов, предназначенных для спорта, рыбной ловли и другой деятельности;

- понтон № 1 - предназначен для пассажирских судов и для временной стоянки буксиров и толкачей каботажного и международного плавания;

- понтон № 2 - предназначен для пассажирских судов, обслуживающих линию Тутракан-Олтеница;

в) якорные стоянки:

- якорная стоянка № 1 от 433,000 до 434,000 км, шириной от 50 до 100 м от берега, - предназначена для постановки на якорь несамоходных судов в ожидании обработки в порту;

- якорная стоянка № 2 от 430,000 до 431,000 км, шириной от 50 до 100 м от берега, - предназначена для постановки на якорь несамоходных судов, обработанных портом.

2.07. Территория и акватория порта в границах от 553,200 до 558,800 км.

2.08. Распределение территории и акватории порта следующее:

а) причал для обработки сухогрузных судов - уголь - от 558,300 до 558,500 км;

б) причал для обработки сухогрузных судов от 553,800 до 554,500 км;

в) причал и понтон для нефтеналивных судов на 553,500 км;

г) понтоны и другие плавучие устройства, расположенные от 553,200 до 558,800 км:

- лодочная стоянка № 1 на 554,900 км - для малых судов, предназначенных для спорта, рыбной ловли и другой деятельности;

- понтон № 2 - предназначен для стоянки судов на подводных крыльях;

- понтон № 1 - предназначен для пассажирских судов и для временной стоянки буксиров и толкачей каботажного и международного плавания;

- спортивная база на 553,100 км и лодочная стоянка № 2 - для малых судов, предназначенных для спорта и другой деятельности;

д) якорные стоянки:

- якорная стоянка № 1 от 554,800 до 557,000 км, шириной от 50 до 150 м от берега, - предназначена для постановки на якорь сухогрузных судов;

- якорная стоянка № 2 от 553,200 до 553,400 км, шириной до 50 м от берега, - предназначена для постановки на якорь нефтеналивных судов - до двух судов лагом.

ПОРТ НИКОПОЛЬ

2.09. Территория и акватория порта в границах от 596,500 до 598,200 км.

2.10. Распределение территории и акватории следующее:

а) причал для обработки сухогрузных судов с инертными материалами;

б) понтоны и другие плавучие устройства:

- понтон № 1 - предназначен для пассажирских судов и временной стоянки буксиров и толкачей каботажного и международного плавания;

- спортивная база и лодочная стоянка № 1 на 597 км - для малых судов, предназначенных для спорта, рыбной ловли и другой деятельности;

в) якорные стоянки:

- якорная стоянка № 1 от 597,700 до 598,200 км, шириной от 50 до 100 м от берега, - предназначена для постановки на якорь несамоходных судов.

ПОРТ СОМОВИТ

2.11. Территория и акватория порта в границах от 606,100 до 608,500 км.

2.12. Распределение территории и акватории следующее:

а) причал для обработки сухогрузных судов от 607,300 до 607,700 км;

б) причал с понтоном для нефтеналивных судов на 606,700 км;

в) понтоны и другие плавучие устройства, расположенные от 606,100 до 608,500 км:

- лодочная стоянка № 1 на 607,800 км - для малых судов, предназначенных для спорта, рыбной ловли и другой деятельности;

- понтон № 1 - предназначен для пассажирских судов и для временной стоянки буксиров и толкачей каботажного и международного плавания;

г) якорные стоянки:

- якорная стоянка № 1 от 607,700 до 608,500 км, шириной от 50 до 150 м от берега, - предназначена для постановки на якорь сухогрузных несамоходных судов;

- якорная стоянка № 2 от 606,000 до 606,500 км, шириной до 80 м от берега, - предназначена для постановки на якорь нефтеналивных судов до двух лагом.

РАЗДЕЛ III

ОФОРМЛЕНИЕ ПРИХОДА И ОТХОДА СУДОВ

3.01. Водители всех судов и составов, за исключением плавающих по расписанию, и судов, плавающих под болгарским флагом в каботажном плавании, должны за два часа до прихода или отхода сделать через ДТП "ИНФЛОТ" письменное уведомление об этом органам Государственной судоходной инспекции в данном порту.

3.02. Водители всех судов и составов, за исключением пассажирских, плавающих под болгарским флагом в каботажном плавании по расписанию, должны при приходе и отходе подать рапорт органам Государственной судоходной инспекции в данном порту. В рапорте должны быть следующие данные:

- судовладелец,
- название или номер судна и состава,
- имя, отчество и фамилия водителя,
- порт погрузки,
- дата и час прихода (отхода),
- максимальная осадка при приходе (отходе),
- мощность главных двигателей,
- число экипажа,

- порт отправления или назначения,
- груз в тоннах,
- для пассажирских судов - число пассажиров,
- число отданных якорей и длина якорных цепей для соответствующих судов в составе.

3.03. Водители всех самоходных и несамоходных судов, плавающих под болгарским флагом, при каждом отходе из портов представляют Государственной судоходной инспекции судовые документы для проверки и свидетельство об отходе для заверения.

3.04. Водители всех самоходных и несамоходных судов в случае изменений судового экипажа должны представить Государственной судоходной инспекции судовую роль с соответствующей копией и письмом для заверения.

3.05. Безэкипажные суда можно оставлять на акваториях портов, где есть подменный экипаж, после их приема, оформленного актом. Копию этого акта подменный экипаж представляет Государственной судоходной инспекции и таким образом считается закончено оформление прихода.

3.06. Водители всех судов, постоянно работающих на акватории данного порта, представляют Государственной судоходной инспекции с 1 по 5 число каждого месяца судовые документы для проверки и свидетельство об отходе для заверения.

3.07. Судам международного плавания свободная практика предоставляется и закрывается на определенных для этого местах на акватории портов только после совершения соответствующего входного или выходного контроля.

Обязательные указания о порядке и способе оформления входных и выходных контролей, как и изменения в этом отношении, судоводители получают через "ИНФЛОТ".

3.08. Водители всех судов и составов международного плавания должны при приходе и отходе представлять Государственной судоходной инспекции все судовые документы, указанные ст.1.10 "Основных положений о плавании по р. Дунай" для проверки и оформления согласно ст. 9 "Правил речного надзора на Дунае".

3.09. Распоряжения ст.3.08 не относятся к судам и составам, вошедшим на акваторию порта, как места для временной стоянки или убежища, не получившим свободной практики и пребывающим в них меньше 12 часов.

3.10. Водители всех иностранных самоходных и несамоходных судов должны после предоставления свободной практики передать Государственной судоходной инспекции судовые удостоверения.

Судовые удостоверения возвращаются перед отходом судна под роспись.

3.11. Аварийные случаи, происшедшие на акваториях портов, оформляются согласно требованиям ст.16 "Правил речного надзора на Дунае" и "Правил расследования аварийных случаев при судоходстве" (ДВ.бр. 43/73 г.).

РАЗДЕЛ IV

ВХОД И ВЫХОД, ДВИЖЕНИЕ И МАНЕВРЫ НА АКВАТОРИЯХ ПОРТОВ

4.01. Судоводители при входе, выходе, движении и маневрах должны учитывать интенсивность и стесненные условия судоходства, повышать свое внимание и идти со скоростью, исключающей повреждение судов, стоящих на рейде и у причалов, а также гидротехнических и береговых сооружений портов. При этом якоря судов должны быть готовы к отдаче, но не приспущены.

4.02. Водители судов или составов могут входить и выходить или делать маневры на акваториях портов только с разрешения органов Государственной судоходной инспекции в следующих случаях:

а) указанных в ст.18 "Правил речного надзора";

б) когда есть суда, перевозящие опасные грузы или суда, которые возили такие грузы. Кроме того суда, перевозящие опасные грузы, должны представить удостоверение от судовладельца о том, что они соответственно дегазированы, дезактивизированы или очищены до степени допустимых норм;

в) когда есть суда не речного типа или платформы, плавсредства, плавустройства и плоты;

г) когда имеются списанные суда:

4.03. Запрещается водителям судов и составов обгонять другие суда с составами на участке от 492 до 498 км.

4.04. Водитель судна с составом, выполняющий поворот с пересечением курса другому судну с составом, должен закончить поворот на расстоянии не менее двух километров от него.

4.05. Запрещается движение судов по течению между правым берегом и стоящими судами на якорных стоянках.

4.06. Запрещается встречное плавание на входах внутренних бассейнов портов Русе - восток и Русе - запад. Входящие суда подают соответствующие звуковые сигналы, ожидают прохода выходящих судов и после того как убедятся, что других нет, предпринимают входение.

4.07. Вход и выход из внутреннего водного бассейна порта Русе - восток совершается только в районе от 489 до 490 км. Расхождение должно производиться правыми бортами и с максимальным составом до двух несамоходных судов.

Входящее судно должно ждать выходящее судно, но не выше П-ого внешнего причала.

4.08. Водители иностранных судов могут совершать маневры в портах Силистра, Тутракан, Никополь и Сомовит, а в портах Русе и Свиштов - только в районах якорных стоянок.

4.09. Спуск на воду и движение шлюпок и катеров с судов, проходящих транзитом, а в портах Русе и Свиштов с судов, стоящих на якорях или швартовых, запрещается, за исключением необходимости спасения людей, скорой медицинской помощи и аварийных ситуаций.

4.10. При маневрах и движении водители портовых и маневровых судов выбирают способ буксировки - буксиром лагом или толканием, а водители буксируемых судов обязаны обеспечить выбранный способ буксировки.

4.11. Водители несамоходных судов, когда с ними маневрируют портовые буксиры, обязаны:

а) при съемке с якоря информировать капитана буксира о количестве и направлении якорной цепи;

б) перед швартовкой приготовить швартовные, бросательные концы и мягкие кранцы;

в) при постановке на якорь вытравливать якорную цепь в количестве, исключающем дрейф судна, а при необходимости отдавать оба якоря;

г) управлять рулем по указаниям капитана буксира;

д) подавать, отдавать и крепить тросы и выставлять кранцы;

е) если маневр будет производиться с буксиром, обеспечить наличие на судне не менее двух человек -водитель у руля, матрос у брашпиля. Матрос должен вести наблюдение.

ж) подавать тросы, отдавать и вытравливать якорь только по указаниям капитана.

4.12. Маневры безэкипажных судов, принятых подменным экипажем, допускаются только при наличии или с участием члена подменного экипажа.

4.13. Запрещается маневрирование несамостоятельных судов кормовой частью против течения, за исключением барж-секций.

4.14. Запрещается плавание судов без радара при ограниченной видимости и когда отсутствует видимость обоих берегов.

4.15. Запрещается движение судов, за исключением малых судов, предназначенных для спорта, между правым берегом и безымянным островом от 491,300 км до 492,800 км.

4.16. Запрещается движение судов между правым берегом и безымянным островом от 490 км до 491,200 км, за исключением самостоятельных и нефтеналивных судов, которые будут снабжаться или обрабатываться жидким или твердым топливом у понтона "Петрол", а стоянка в этом районе запрещается для всех судов.

4.17. Запрещается всем судам, не имеющим исправных искрогасителей одобренного типа, входить, выходить и двигаться на акватории портов, когда они перевозят или буксируют несамоходные суда, перевозящие легковоспламеняющиеся или взрывоопасные грузы.

РАЗДЕЛ У

СТОЯНКА И ОБРАБОТКА СУДОВ В ПОРТАХ

5.01. Постановка судов на якорь производится только в установленных якорных стоянках. Каждое судно должно стать на свой якорь.

Водители несамоходных судов, а для безэкипажных судов ответственный подменного экипажа, обязан извещать органы Государственной судоходной инспекции о постановке вверенных им судов вне установленных якорных стоянок или вне объявленных границ.

5.02. К внешним причалам первое судно обязательно встает на якорь и на заднюю шкодру. Допустимое максимальное число судов, которые могут стоять у внешнего причала порта Русе - восток:

- а) у первого причала - одно судно;
- б) у второго причала - два судна;
- в) у третьего причала - три судна.

5.03. Во внутренних водных бассейнах порта Русе отдача якоря допускается временно, только при аварийных ситуациях.

5.04. Самоходные суда встают на швартовы только к предназначенным для них понтонам, третье и пятое суда должны отдать якорь.

Запрещается стоянка больше пяти судов.

При уровне Дуная в порту Русе выше 500 см второе судно должно подать трос к берегу.

5.05. Самоходные грузовые суда в порту Русе швартуются к понтону № 5 только для оформления их прихода или отхода властями и для снабжения. Они могут стоять до 5 часов, потом обязаны уйти от понтона и стать на соответствующей якорной стоянке.

5.06. Иностранные спортивные и туристические суда швартуются в порту Русе за понтон № 5, в других портах за понтон № 1.

5.07. В портах Силистра, Тутракан, Свиштов, Никополь и Сомовит пассажирские понтоны освобождаются за 30 минут до прихода пассажирских судов, плавающих по расписанию.

5.08. К ремонтному понтону БРП № 1 в порту Русе допускается постанoвка только одного судна, подлежащего ремонту.

К ремонтному понтону Судостроительного и судоремонтного завода и к понтону "Управления и поддержки плавательного пути и исследования р. Дунай" допускается постанoвка одного судна, а при уровне Дуная в порту Русе выше 300 см – до двух судов лагом.

5.09. Владельцы понтонов и плавустройств обязаны:

- а) определить ответственных лиц, отвечающих за них;
- б) поставить номера и другие указательные надписи;
- в) поддерживать их в хорошем техническом состоянии и их внешний вид;
- г) обеспечивать свет в темное время суток;
- д) обеспечить их двумя спасательными кругами;
- е) зимой очищать их от снега и льда;
- ж) устанавливать и убирать их после получения разрешения и указаний органов Государственной судоходной инспекции.

5.10. Работа главных двигателей на винт, при стоянке судов у понтона или у причала порта, запрещается. Работа на винт допускается на акватории Судостроительного и судоремонтного завода только в мерах допустимых норм.

5.11. Запрещается постанoвка судов лагом к безэкипажным судам, а также посадка на них всех лиц без присутствия члена подменного экипажа.

5.12. Капитан подменного экипажа обязан обеспечить своевременное зажигание якорных огней для ночной сигнализации и их постоянный свет на принятых подменным экипажем безэкипажных судах в темное время суток, а также не более как через каждые шесть часов обходить и осматривать состояние безэкипажных судов, результаты отмечать в судовом журнале и сообщать дежурному инспектору Государственной судоходной инспекции.

5.13. При уровне р. Дунай в порту Русе 500 см и выше запрещается постановка и снятие судов у вертикальных причалов до передвижения порталных кранов.

5.14. При подходе и швартовки судов к другим судам, находящимся под обработкой, погрузочно-разгрузочные операции прекращаются до окончания маневров.

5.15. Постановка судов к погрузочно-разгрузочным рабочим причалам разрешается руководителем данного порта.

Суда снимаются с рабочих причалов после окончательного завершения погрузочно-разгрузочных работ и подписания генерального акта.

5.16. Расстояние между судами, ошвартованными у причалов, должно быть не менее 5 метров.

5.17. Танки-секции могут швартоваться к сухогрузным причалам для обработки только с разрешения органов Государственной судоходной инспекции, при этом обязаны представить документ, из которого видна точка воспламенения наливного груза, или документ о пропарке судна.

5.18. Обработку судов можно начать после их окончательной постановки, надежной швартовки и при наличии сходней, снабженных леерным ограждением, освещенных ночью, и со спасательным кругом.

Для безэкипажных судов вышеуказанное выполняется членом подменной команды.

Суда, перевозящие легковоспламеняющиеся грузы, можно маневрировать, грузить и разгружать только при наличии всего экипажа.

5.19. Посадка и высадка пассажиров производится только на определенных для этой цели понтонах под руководством и ответственностью судоводителей.

5.20. Судоводители немедленно извещают органы Государственной судоходной инспекции о каждом несчастном случае с людьми, происшедшем на акватории портов или во время обработки судов.

5.21. Все лица, находящиеся на территории и акватории портов, при обнаружении пожара обязаны немедленно сообщить Районной противопожарной команде - тел. 160 и Государственной судоходной инспекции, указывая точное место пожара.

5.22. При обнаружении пожара в портах или на судах, находящихся в них, все другие суда обязаны подготовиться к немедленному использованию противопожарные, спасательные средства и главные двигатели, чтобы могли выйти и оказать помощь, переменить свое место или отвести на безопасное место другие суда, не имеющие хода.

Портовые суда должны немедленно отправиться к месту пожара и после прибытия выполнять указания лица, руководящего тушением пожара.

5.23. Каждый судоводитель, находящийся поблизости к аварийному судну на акватории порта, или когда ему будет указано органами Государственной судоходной инспекции, обязан немедленно оказать помощь.

Каждый судоводитель, заметивший дрейфующее судно, или когда ему будет указано органами Государственной судоходной инспекции, обязан немедленно оказать помощь.

5.24. Каждый судоводитель в случае потери якоря, якорной цепи или других предметов на акватории порта, создающих препятствие или опасность для судоходства, обязан обозначить место и немедленно известить органы Государственной судоходной инспекции, а также предпринять меры для подъема утерянных предметов. Если он не сможет поднять их, дальнейший подъем производится за счет судовладельца.

5.25. Судоводителям запрещается:

а) слив за борт любых видов нефтепродуктов и воды, использованной при замывке трюмов;

б) замывать трюмы и палубы из-под шихты, руды, а также и других опасных и вредных грузов и сливать грязные воды;

в) выбрасывать за борт остатки грузов, сепарационные материалы и бытовые отходы.

5.26. Судоводители, которые допустили или заметят разлив нефтепродуктов или загрязнение воды, обязаны сообщить органам Государственной судоходной инспекции о месте обнаружения и источника загрязнения.

5.27. Судоводители, плавающие под флагом НРБ, во время стоянки судов на якорных стоянках, у причалов и понтонов обязаны обеспечить дежурный экипаж по числу и квалификации в соответствии с требованиями "Устава службы на судах речного флота НРБ".

5.28. Судоводители, плавающие под иностранным флагом, во время стоянки судов на якорных стоянках, у причалов и понтонов обязаны обеспечить экипаж по числу и квалификации, согласно нормативным документам данной страны. Этот экипаж однако должен быть достаточным по числу и с необходимой квалификацией, чтобы мог обеспечить безопасную стоянку судов и чтобы был в состоянии выполнять всякие виды маневров при необходимости.

5.29. Экипаж судов, выведенных из эксплуатации, определяется судовладельцем после согласования с органами Государственной судоходной инспекции.

5.30. Судовладельцы, которые не обеспечивают экипаж на судах, выведенных из эксплуатации, согласно требованиям нормативных документов, снимают отдельных членов экипажа и не производят замены или оставляют суда без экипажа привлекаются к ответственности, а также и несут ответственность за все возможные последствия.

РАЗДЕЛ УТ

ДВИЖЕНИЕ И СТОЯНКА МАЛЫХ СУДОВ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ СПОРТА, РЫБНОЙ ЛОВЛИ И ДРУГОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

6.01. Малые суда, предназначенные для спорта, рыбной ловли и другой деятельности, становятся для отстоя только на определенных лодочных стоянках.

6.02. Запрещается движение этих малых судов во внутренних бассейнах и перед их входами, а также постановка на якорь на акваториях портов.

6.03. Запрещается рыбная ловля для этих малых судов в районах якорных стоянок и у портовых причалов. а также постановка рыболовных сетей на акваториях портов.

6.04. Малые суда, предназначенные для рыбной ловли и другой деятельности, могут выходить в плавание только под управлением правоспособного лица.

6.05. Малые суда спортивных организаций могут совершать спортивно-учебную или тренировочную деятельность только группами под руководством и ответственностью тренера с необходимой квалификацией и только на определенных Государственной судоходной инспекцией спортивных полигонах.

6.06. Передвижение малых судов спортивных организаций от спортивных баз до спортивных полигонов и обратно должно быть только группами, каждая группа сопровождается катером, управляемым тренером с необходимыми правами.

6.07. Запрещается движение, спортивно-учебная и тренировочная деятельность для малых судов спортивных организаций в темное время суток, а также вход в них лицам без спасательных нагрудников.

6.08. Проведение соревнований и походов на малых судах, массовые заплывы по Дунаю и другие подобные мероприятия осуществляются после согласования и с разрешения органов Государственной судоходной инспекции.

РАЗДЕЛ УП

ЗИМОВКА СУДОВ В ПОРТУ РУСЕ

7.01. Судовладельцы должны не позднее 15 октября подать письменную заявку Директору Портового комплекса Русе о количестве и типе судов, планируемых на зимовку.

7.02. Не принимаются на зимовку суда, перевозящие легковоспламеняющиеся, взрывоопасные и радиоактивные вещества.

7.03. Не позднее 15 ноября Портовый комплекс Русе разрабатывает план для расстановки судов, после того уведомляет письменно судовладельцев.

7.04. Судовладельцы, не получившие подтверждения Директора Портового комплекса на зимостой, должны отбуксировать свои суда из порта до начала ледохода.

7.05. Портовый комплекс - Русе назначает капитана по зимостю, который руководит и решает все вопросы относительно зимовки судов в соответствии с выданной "Инструкцией о зимовке судов".

7.06. Режим зимовки судов контролируется органами Государственной судоходной инспекции.

РАЗДЕЛ УШ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ

8.01. Запрещается купание, плавание и передвижение по льду на акватории портов.

8.02. Запрещается выбрасывать и складывать какие-бы то ни было предметы, твердые вещества и остатки на причалы и их стены, на береговые ступени и береговую полосу шириной 10 м от кромки берега.

8.03. Запрещается складировать грузы и оставлять какие-бы то ни было погрузочно-разгрузочные сооружения и предметы на причальных стенках, на береговых ступенях, возле причалов и на береговых швартовых сооружениях..

8.04. Запрещается складирование каких бы то ни было предметов на понтоны и мосты, а также движение по ним транспортных средств, за исключением тех, на которые имеется разрешение органов Государственной судоходной инспекции.

8.05. Запрещается включать портовые механизмы, сигнальные и другие устройства в электрические сети лицам, которые не имеют на это право.

Суда могут получать электроэнергию и воду с береговых источников после заявки и с разрешения на это.

8.06. Запрещается подача звуковых сигналов, за исключением указанных в "Правилах плавания по р. Дунай на участке НРБ", а также с целью, не связанной с Правилами о плавании, кроме случаев с предварительного разрешения Государственной судоходной инспекции.

8.07. Суда, перевозящие легковоспламеняющиеся грузы, зачищаются и дегазируются только на якорной стоянке № 2 в порту Русе.

8.08. Все суда, находящиеся на акватории порта и на которых есть экипаж, обязаны от восхода и до захода солнца поднимать в кормовой части свой государственный флаг.

В дни объявленного траура приспустить государственные флаги пополам на болгарских и иностранных судах, когда они находятся на акватории порта, разрешается после согласования с Начальником Государственной судоходной инспекции.

8.09. Все иностранные самоходные суда, которые входят или находятся на акватории порта, обязаны от восхода до захода солнца поднимать в носовой части государственный флаг НРБ.

8.10. Расцветка судов флагами международного кода сигналов, когда находятся на акватории порта, разрешается после согласования с Начальником Государственной судоходной инспекции.

8.11. Суда подвергаются санитарной обработке, дезинфекции, дезинсекции и дератизации в порту Русе после уведомления и с разрешения органов Государственной судоходной инспекции.

8.12. Вошедшие на акваторию порта целые составы, у которых нет возможности, чтобы каждое судно стало на свой якорь, отдают возможное максимальное количество якорей.

При взятии судна с отданным якорем из такого состава, остальные суда обеспечиваются максимальным количеством якорей.

8.13. Судоводители, судовладельцы и другие лица обязаны соблюдать изданные для обеспечения порядка и безопасности судоходства "Извещения судоводителям" или другие временные предписания.

РАЗДЕЛ IX

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.01. Настоящие "Обязательные распоряжения" издаются на основании ст.ст. 4 и 18 "Правил о работе Государственной судоходной инспекции", опубликованных в ДВ бр.34/1969 г., в соответствии со ст.91 "Указа торгового судоходства Народной Республики Болгарии", опубликованного в ДВ бр.79/1953 г.

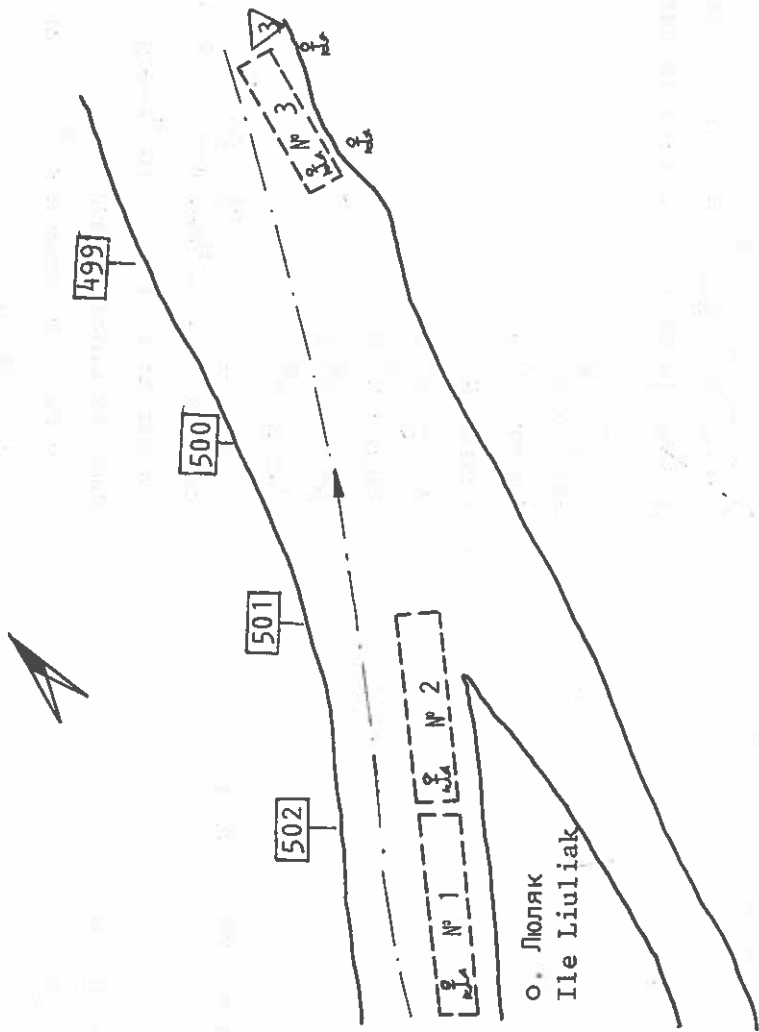
9.02. Виновные в нарушении данных распоряжений привлекаются к ответственности согласно "Закону для административных нарушений и наказаний", опубликованному в ДВ бр.92/1969 г. Нарушения оформляются актами органами Государственной судоходной инспекции - Русе, а постановления о мере наказания издаются Начальником Государственной судоходной инспекции - Русе.

9.03. Виновные в нарушении, вместе с судоводителями, судовладельцами или руководителями предприятий и служб отвечают совместно (солидарно) за все штрафы и возмещения убытков, наложенные Начальником Государственной судоходной инспекции - Русе.

9.04. Наложённые наказания не освобождают виновных лиц от полной ответственности за все убытки, претензии и другие возможные последствия, происходящие непосредственно от сделанного нарушения.

За определённые нарушения виновные лица могут быть привлечены и к уголовной ответственности в соответствии с действующим законодательством Народной Республики Болгарии.

9.05. Настоящие "Обязательные распоряжения" вступают в силу с 01.1.1979 г. и отменяют изданные ранее ю.п.п. Русе, Силистра, Свиштов и Сомовит.



Порт Русе

Port de Roussé

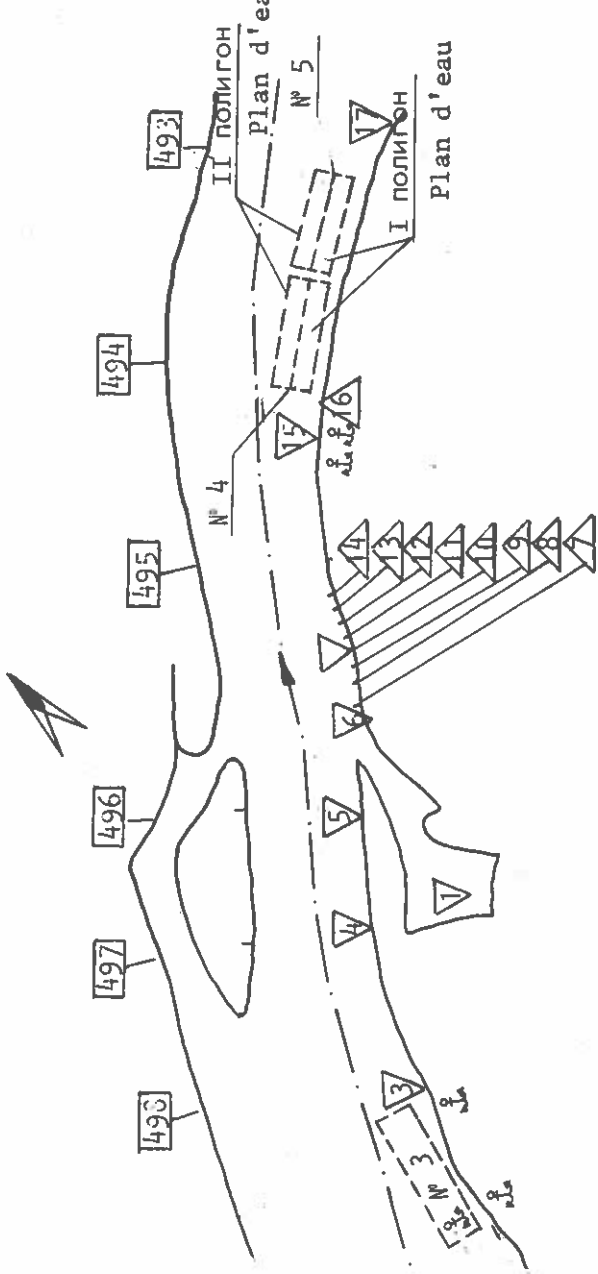
(Условные обозначения см.
на обороте)

(Voir signes conventionnels
au verso)

Условные обозначения:

Signes conventionnels

1	Внутренний водный бассейн порта Русе-запад	-	Бассин intérieur du port	Рoussé-ouest
2	Внутренний водный бассейн порта Русе-восток	-	Бассин intérieur du port	Рoussé-est
3	Лодочная стоянка № 1	-	Аире де stationnement N° 1	pour canots
4	Стоянка судов на подводных крыльях	-	Аире де stationnement pour les bâtiments à ailes portantes	
5	Ремонтный понтон БРП-II	-	Понтон де réparation II	de la BRP
6	Ремонтный понтон БРП-I	-	Понтон де réparation I	de la BRP
7	Понтон № 1	-	Понтон N° 1	
8	Понтон № 2	-	Понтон N° 2	
9	Понтон № 3	-	Понтон N° 3	
10	Понтон № 4	-	Понтон N° 4	
11	Понтон № 5	-	Понтон N° 5	
12	Понтон № 6	-	Понтон N° 6	
13	Понтон № 7	-	Понтон N° 7	
14	Понтон № 8	-	Понтон N° 8	
15	Спортивная база на ОМК, БСФС и лодочная стоянка № 2	-	Base de sport du CMR, de l'UBCPS et aire de stationnement N° 2	pour barques
16	Понтон на ДДФ	-	Понтон de la flotте de dragages	
17	Спортивная база "Дунай"	-	Base de sport "Dunai"	
18	Лодочная стоянка № 3	-	Аире де stationnement N° 3	pour canots
19	Понтон "Петрол"	-	Понтон "Pétrole"	
20	Якорная стоянка	-	Аире де mouillage	





487

488

489

490

491

492

493

о. Мокану

Île Mocsanu



№ 5

№ 7

№ 18

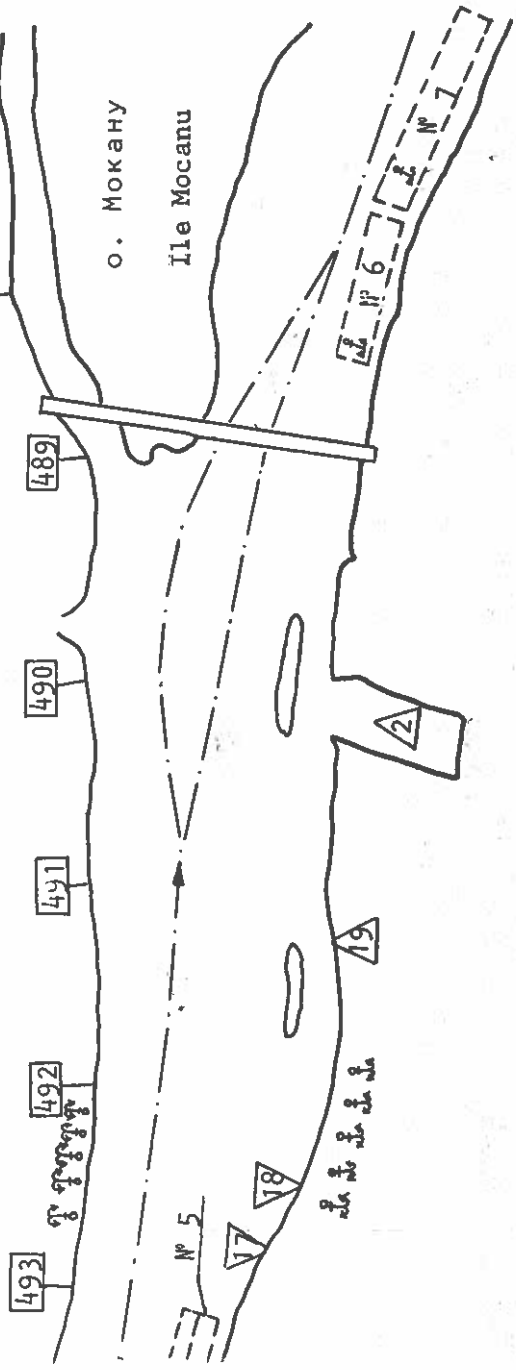


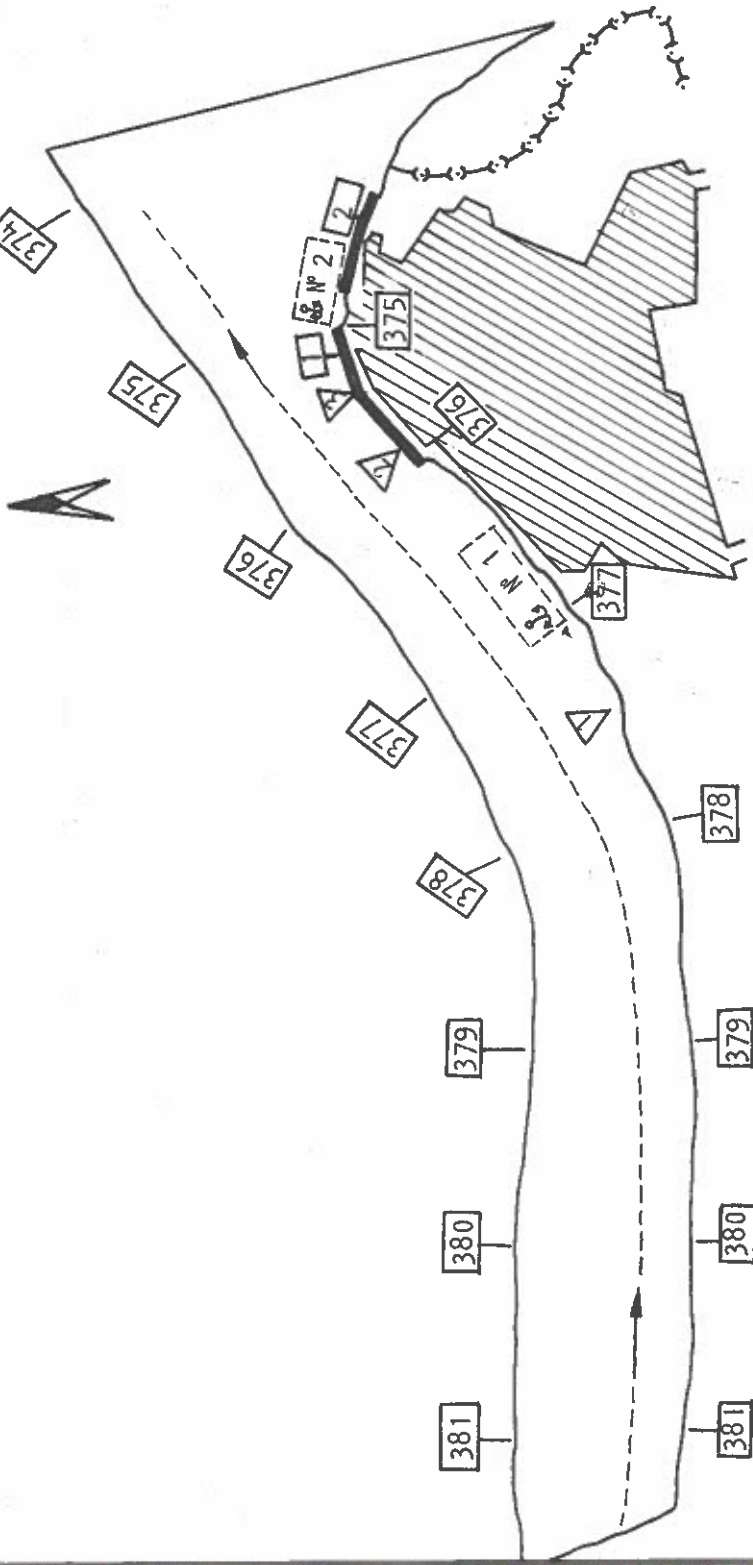
№ 19

№ 2

№ 6

№ 1





Условные обозначения:

- ▽ Лодочная стоянка и спортивная база
- Понтон
- № 1 Якорная стоянка
- № 2 Якорная стоянка

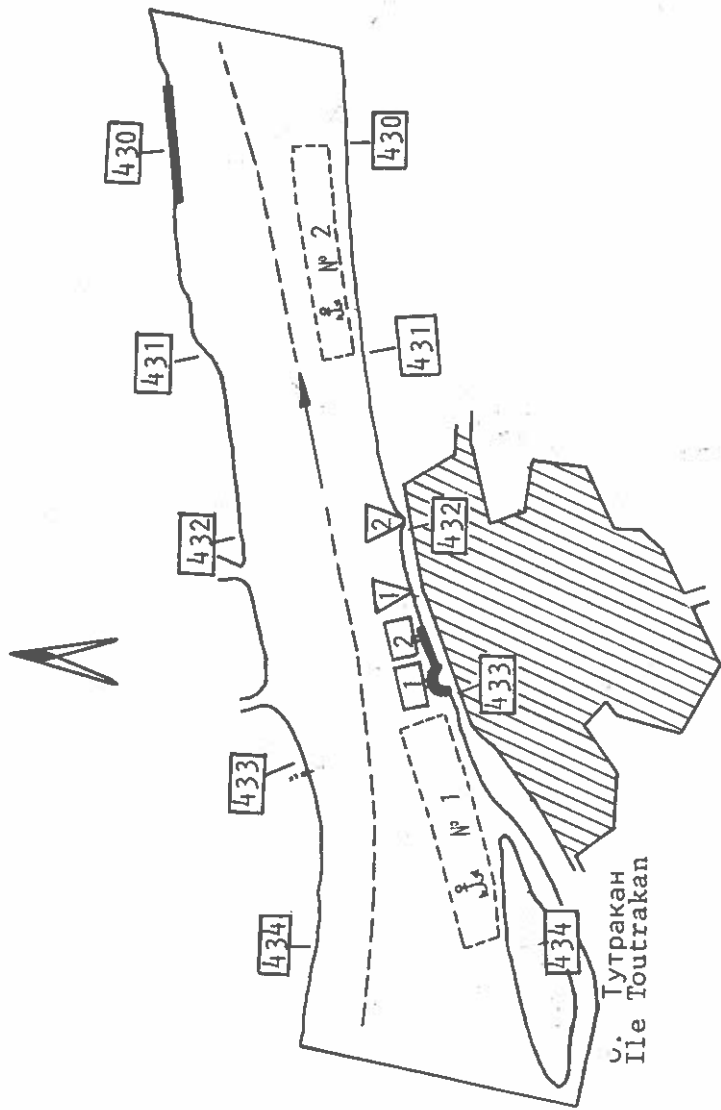
Légende:

- Aire de stationnement pour canots et base sportive
- Ponton
- Aire de mouillage

Порт Силистра

Port de Silistra

1 : 25.000



г. Тутракан
Ile Toutrakan

Условные обозначения:

Légende:

Порт Тутракан

Лодочная стоянка и - Aire de stationnement pour
спортивная база canots et base sportive

Port de Toutrakan

▽ Понтон

- Ponton

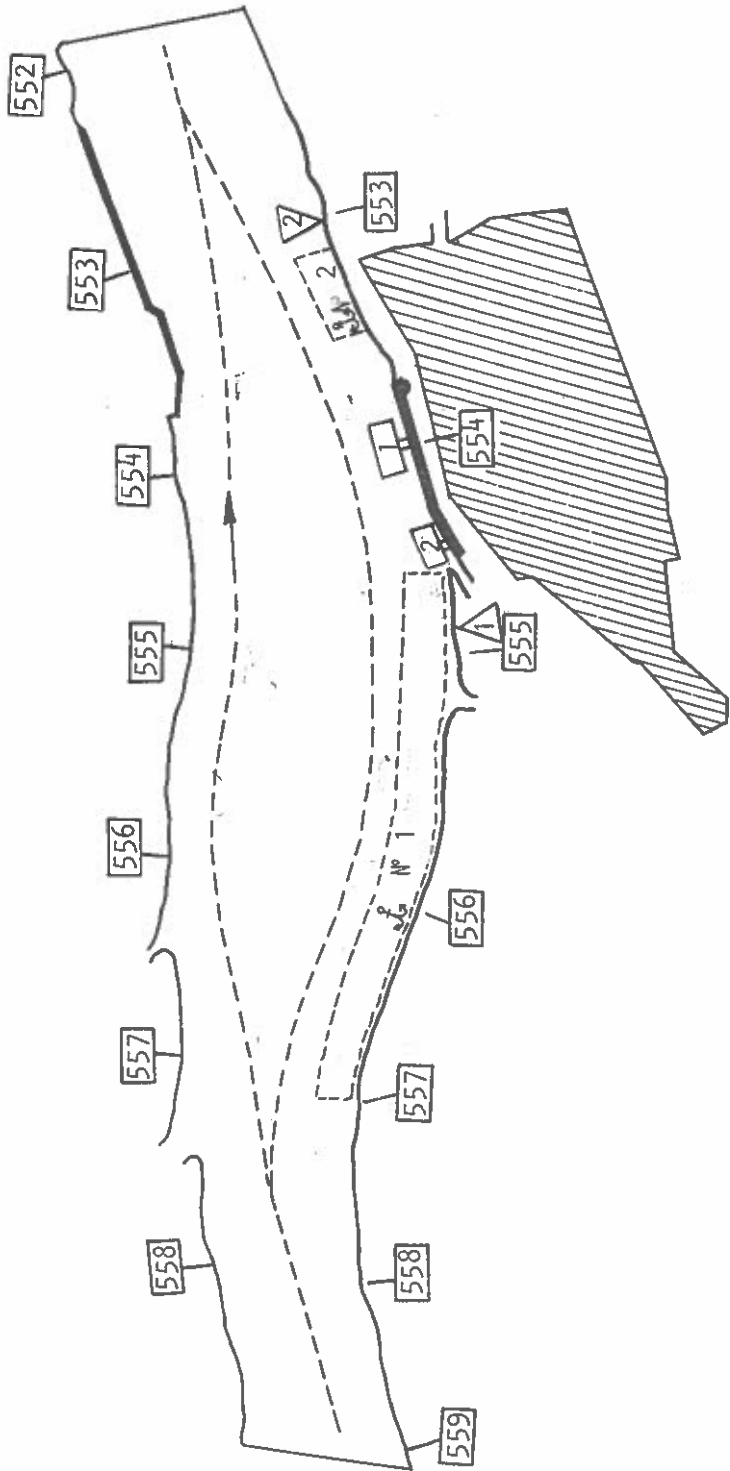
№ 1

Якорная стоянка

- Aire de mouillage

1 : 25.000

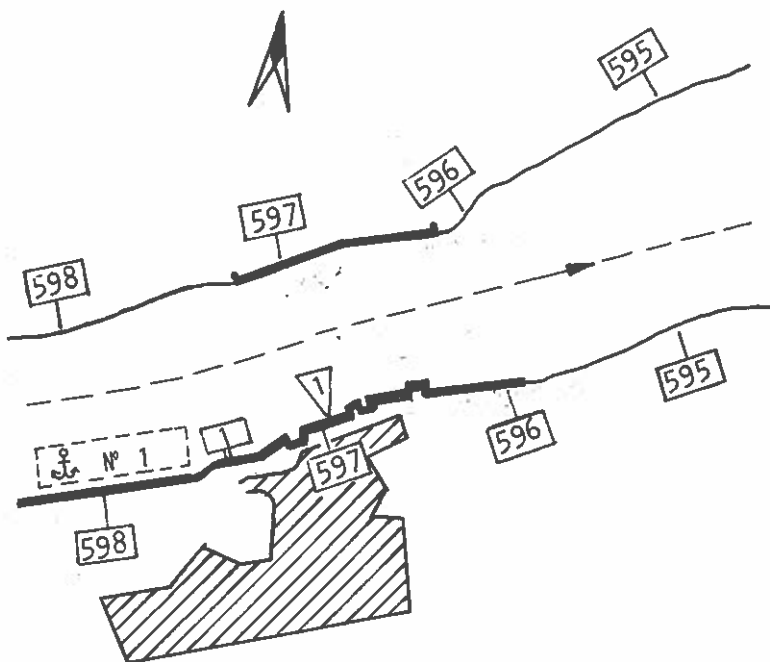
A



Условные обозначения: Légende:

- | | | |
|------------------------|------------------------------------|--|
| <u>Порт Свиштов</u> | | |
| <u>Port de Svistov</u> | | |
| ▽ | Лодочная стоянка и спортивная база | - Aire de stationnement pour canots et base sportive |
| □ | Понтон | - Ponton |
| ▨ | Якорная стоянка | - Aire de mouillage |

1 : 25.000



Порт Никопол

Port de Nikolai

Условные обозначения:



Лодочная стоянка и
спортивная база



Понтон



Якорная стоянка

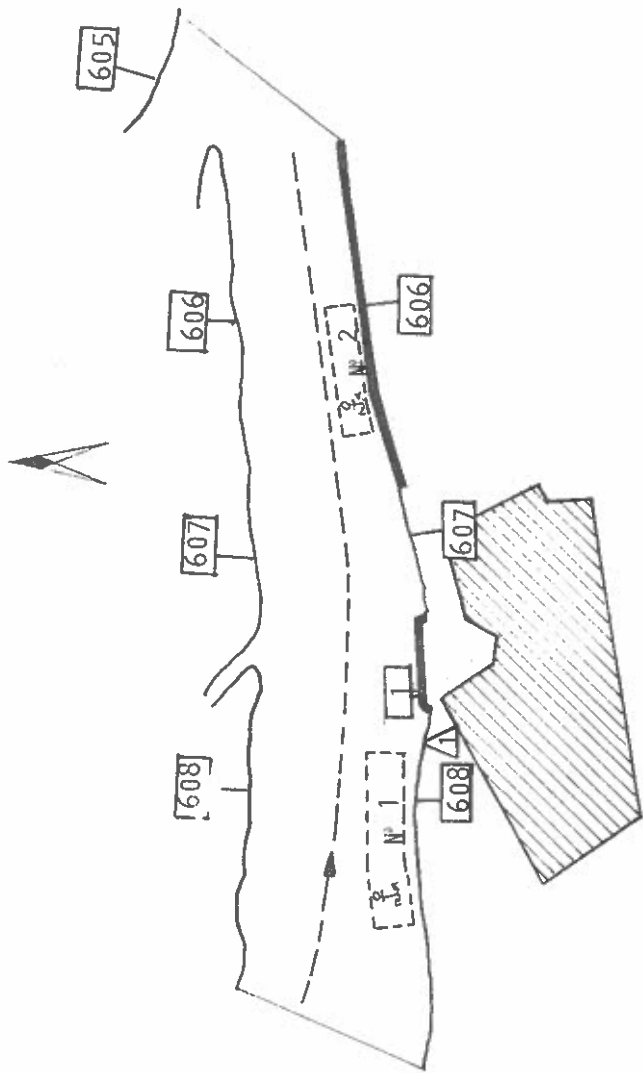
Signes conventionnels:

- Aire de stationnement pour
canots et centre sportif

- Ponton

- Aire de mouillage

1 : 25.000



Порт Сомовит
Port de Somovit

Условные обозначения: Signes conventionnels:

- | | | | | |
|-----|---|------------------|---|-----------------------------------|
| △ | - | Лодочная стоянка | - | Aire de stationnement pour canots |
| □ | - | Понтон | - | Ponton |
| [] | - | Якорная стоянка | - | Aire de mouillage |

1 : 25.000

Н Р Б
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
ГОСУДАРСТВЕННАЯ СУДОХОДНАЯ ИНСПЕКЦИЯ - г.ЛОМ

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ

о порядке и безопасности судоходства в порту Лом
и других портах, включенных в Государственную
судоходную инспекцию - г.Лом

/645,000 - 845,500 км/

1979 г.

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.01. Настоящие "Обязательные распоряжения" издаются с целью определения порядка относительно:

а) границ и распределения территорий и акваторий портов;

б) оформления прихода и выхода судов в порты и из портов;

в) входа, выхода, движения и маневров судов на акваториях портов;

г) стоянки и обработки судов в портах;

д) движения и стоянки малых судов, предназначенных для спорта, рыбной ловли и другой деятельности в портах;

е) стоянки судов во время зимовки в порту Лом и в естественных зимовниках и убежищах в районе ГСИ Лом.

Эти "Обязательные распоряжения" относятся к территориям и акваториям портов Лом, Видин и Оряхово, включенных в район Государственной судоходной инспекции - Лом от 645,000 км до 845,500 км.

1.02. Соблюдение этих распоряжений обязательно:

а) для всех судов (за исключением военных), плавающих под флагом Народной Республики Болгарии;

б) для всех судов, плавающих под иностранным флагом;

в) для всех лиц - членов судовых экипажей, рабочих и служащих портов, судов и других служб, при выполнении функций, связанных с деятельностью судоходства, а также для всех лиц, находящихся на территории и акватории портов.

1.03. Соблюдение распоряжений не снимает ответственности с вышеуказанных лиц, когда они находятся на территориях и акваториях портов, соблюдать все, непротиворечащие им предписания, а также и другие нормативные документы ("Правила о судоходстве на Дунае" и "Правила речного надзора на Дунае"), связанные с порядком и безопасностью судоходства.

1.04. В настоящих распоряжениях приняты следующие значения некоторых терминов:

- судно - обозначает самоходное или несамоходное судно, плавучее средство, плавучее устройство или плот, которые совершают транспортную, гидрографическую, спасательную, техническую, рыболовную и другую деятельность, независимо от их вместимости, материала, из которого сделаны, и вида двигателя;

- акватория порта - водное пространство шириной, ограниченной государственной границей Народной Республики Болгарии;

- территория порта - сухопутная береговая полоса шириной 100 м.

1.05. Контроль за соблюдением настоящих "Обязательных распоряжений" осуществляется органами Государственной судоходной инспекции.

РАЗДЕЛ II

ГРАНИЦЫ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРРИТОРИЙ И АКВАТОРИЙ ПОРТОВ

А. ПОРТ ЛОМ

2.01. Территория и акватория в границах от 736,800 км до 747,500 км.

2.02. Распределение территории и акватории следующее:

а) порт Лом с внешним причалом и внутренним бассейном с входом 742,000 км предназначен для погрузочно-разгрузочных операций, для сухогрузных судов и зимовки судов;

б) понтоны и другие плавучие средства и устройства, расположенные от 742,400 км до 743,200 км;

- понтон № 1 - предназначен для иностранных буксиров, толкачей и пассажирских судов и болгарских заграничного плавания, для входной и выходной ревизий, для посадки, высадки пассажиров, для снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;

- понтон № 2 - предназначен для пассажирских судов каботажного плавания, для посадки и высадки пассажиров, для снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;

- ремонтный понтон БРП - на 743,200 км;

в) якорные стоянки:

- якорная стоянка № 1 - от 736,800 км до 737,200 км, шириной от 100 до 150 м от берега, предназначена для постановки на якорь экипажных и безэкипажных судов, перевозящих легковоспламеняющиеся грузы;

- якорная стоянка № 2 - от 738,500 км до 739,200 км, шириной от 50 до 250 м от берега, предназначена для постановки на якорь или для швартовки к специальным плавающим бочкам, ожидающим обработки безэкипажных судов;

- якорная стоянка № 3 - от 740,000 км до 740,800 км, шириной от 50 до 150 м от берега, предназначена для постановки на якорь ожидающих обработки экипажных судов;

- якорная стоянка № 4 - от 743,200 км до 743,800 км, шириной от 50 до 150 м от берега, предназначена для постановки на якорь ожидающих отхода после обработки экипажных судов;

- якорная стоянка № 5 - от 743,800 км до 744,200 км, шириной от 50 до 150 м от берега, предназначена для постановки на якорь или для швартовки к специальным плавающим бочкам, ожидающих отхода после обработки безэкипажных судов;

- якорная стоянка № 6 - от 746,500 км до 747,000 км, шириной от 100 до 150 м от берега, предназначена для постановки на якорь экипажных и безэкипажных судов, перевозящих взрывоопасные вещества;

- якорная стоянка № 7 - от 747,000 км до 747,500 км, шириной от 100 до 150 м от берега, предназначена для постановки на якорь транзитно проходящих судов;

г) лодочные стоянки:

- № 1 - от 744,400 км до 744,500 км предназначена для болгарских катеров, рыболовных и спортивных лодок;

- № 2 - от 745,400 км до 745,500 км предназначена для иностранных катеров, спортивных и туристических лодок;

- № 3 - от 745,500 км до 745,600 км предназначена для катеров, учебных и спортивных лодок Морского клуба Лом;

д) полигон для водных видов спорта - от 745,600 км до 746,500 км.

Б. ПОРТ ВИДИН

2.03. Территория и акватория в границах от 785,000 км до 794,000 км.

2.04. Распределение территории и акватории следующее:

а) причалы:

- специализированный причал для угля от 785,100 км до 785,500 км предназначен для разгрузки судов;

- специализированный причал для инертных материалов от 787,600 км до 787,800 км предназначен для разгрузки судов;

- причал от 790,000 км до 790,200 км предназначен для обработки сухогрузных судов;

б) паромный комплекс от 792,700 км до 792,900 км предназначен для перевозки ж.д. вагонов, моторных транспортных средств и пассажиров;

в) понтоны и другие плавучие устройства, расположенные от 790,200 км до 790,500 км:

- понтон № 1 - предназначен для иностранных буксиров, толкачей и пассажирских судов и болгарских международного плавания, для входной и выходной реви-зий, для посадки и высадки пассажиров, для снабжения пи-щевыми продуктами и питьевой водой;

- понтон № 2 - предназначен для болгарских бук-сиров и толкачей каботажного плавания;

- понтон № 3 - предназначен для пассажирских судов каботажного плавания, для посадки и высадки пас-сажиров, для снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;

г) якорная стоянка № 1 - от 785,600 км до 786,000 км, шириной от 100 до 200 м от берега, предназ-начена для постановки на якорь экипажных и безэкипажных судов, не перевозящих легковоспламеняющиеся и взрыво-опасные вещества;

д) лодочные стоянки:

- № 1 - от 789,700 км до 790,000 км предназ-начена для иностранных и болгарских катеров, рыболовных, спортивных и туристических лодок;

- № 2 - от 790,800 до 791,000 км и № 3 - от 791,500 км до 791,700 км предназначены для болгарских катеров, рыболовных, учебных и спортивных лодок;

е) полигон для водных sports от 791,800 км до 792,500 км.

В. ПОРТ ОРЯХОВО

2.05. Территория и акватория в границах от 677,000 км до 681,000 км.

2.06. Распределение территории и акватории следу-ющее:

а) причал от 677,800 км до 678,050 км предназ-начен для обработки сухогрузных судов;

б) понтон № 1 предназначен для пассажирских судов и для временной стоянки буксиров и толкачей международного и каботажного плавания, для посадки и высадки пассажиров, для снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;

в) якорные стоянки:

- якорная стоянка № 1 - от 677,300 км до 677,600 км, шириной от 50 до 150 м от берега, предназначена для постановки на якорь экипажных и безэкипажных судов, перевозящих легковоспламеняющиеся вещества;

- якорная стоянка № 2 - от 678,500 км до 679,200 км, шириной от 50 до 150 м от берега, предназначена для постановки на якорь экипажных и безэкипажных судов;

г) лодочные стоянки:

- № 1 - от 677,000 км до 677,200 км предназначена для иностранных и болгарских катеров, рыболовных, спортивных и туристических лодок;

- № 2 - от 679,700 км до 679,800 км предназначена для катеров, учебных и спортивных лодок Морского клуба Оряхово;

д) полигон для водных sports - от 680,000 км до 681,000 км.

Г. ЗАВОДСКОЙ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЙ ПУНКТ

на 686,000 км

2.07. Этот пункт с внешним причалом и внутренним бассейном в границах от 685,000 км до 686,000 км предназначен для нужд владельца и для разгрузки инертных материалов.

Внутренний бассейн используется для зимовки судов местного флота - район Оряхово. Руководитель предприятия с преобладающим числом зимующих судов должен выполнять предписания ст.7.05.

Настоящие "Обязательные распоряжения" распространяются с полной силой и на этот погрузочно-разгрузочный пункт. Контроль за их соблюдением осуществляется органами Государственной судоходной инспекции Оряхово.

РАЗДЕЛ Ш

ОФОРМЛЕНИЕ ПРИХОДА И ОТХОДА СУДОВ

3.01. Водители всех судов и составов (за исключением плавающих по расписанию и судов, плавающих под болгарским флагом в каботажном плавании), должны два часа до прихода или отхода сделать через ДТП "Инфлот" письменное уведомление об этом органам Государственной судоходной инспекции в данном порту.

3.02. Водители всех самоходных судов и составов (за исключением пассажирских, плавающих под болгарским флагом в каботажном плавании по расписанию), должны при приходе и отходе подать рапорт органам Государственной судоходной инспекции в данном порту. В рапорте должны быть следующие данные:

- судовладелец,
 - название или номер судна и судов из состава,
 - имя, отчество и фамилия водителя,
 - порт погрузки,
 - дата и час прихода (отхода),
 - максимальная осадка при приходе (отходе),
 - мощность главных двигателей,
 - число экипажа,
 - порт отправления или назначения,
 - груз в тоннах,
 - для пассажирских судов - число пассажиров,
 - число отданных якорей и длина якорных цепей
- для соответствующих судов в составе.

3.03. Водители всех самоходных и несамоходных судов, плавающих под болгарским флагом, при каждом отходе из портов представляют Государственной судоходной инспекции судовые документы для проверки и свидетельство об отходе для завершения.

3.04. Водители всех самоходных и несамоходных судов в случае изменений судового экипажа должны представить Государственной судоходной инспекции судовую роль с соответствующей копией и письмом для заверения.

3.05. Безэкипажные суда можно оставлять на акватории тех портов, где есть подменный экипаж, после их приема, оформленного актом.

Не позже двух часов после приема безэкипажных судов, подменный экипаж должен представить Государственной судоходной инспекции в данном порту копию акта для приема и судовые документы для проверки. Для безэкипажных судов, идущих без судовых документов, у которых на борту сделаны дополнительные надписи, заменяющие судовые документы, в акте для их приема надо отметить и срок действия судового удостоверения, максимальную осадку и грузоподъемность.

С представлением вышеописанных документов Государственной судоходной инспекции считается закончено оформление прихода безэкипажных судов.

Запрещается обработка безэкипажных судов, которым не оформлен приход в порт по указанному выше порядку.

3.06. Водители болгарских судов, постоянно работающих на акватории данного порта, представляют Государственной судоходной инспекции с 1-ого по 5-ое число каждого месяца судовые документы для проверки.

3.07. Судам международного плавания свободная практика предоставляется и закрывается только после совершения соответствующего входного или выходного контроля.

Грузовым самоходным и несамоходным судам входной и выходной контроль оформляется на предназначенных для них якорных стоянках.

Обязательные указания о порядке и способе оформления входных и выходных контролей, как и изменения в этом отношении, судоводители получают через "Инфлот".

3.08. Водители всех судов и составов международного плавания должны при приходе и отходе представлять Государственной судоходной инспекции все судовые документы, указанные ст.1.10 "Основных положений о плавании по Дунаю", для проверки и оформления согласно ст.9 "Правил речного надзора на Дунае".

3.09. Распоряжения ст.3.08 не относятся к судам и составам, вошедшим на акваторию порта, как места для временной стоянки или убежища, не получившим свободной практики и пребывающим в них менее 12 часов.

3.10. Водители всех иностранных самоходных и несамоходных судов должны после предоставления свободной практики передать Государственной судоходной инспекции судовые удостоверения.

Судовые удостоверения возвращаются перед отходом судна под роспись.

3.11. Аварийные случаи, происшедшие на акваториях портов, оформляются согласно требованиям ст.16 "Правил речного надзора на Дунае" (ДВ бр.31/78г.) и "Правил расследования аварийных случаев при судоходстве" (ДВ бр.43/73г.).

РАЗДЕЛ 1У

ВХОД И ВЫХОД, ДВИЖЕНИЕ И МАНЕВРЫ НА АКВАТОРИЯХ ПОРТОВ

4.01. Судоводители при входе, выходе, движении и маневрах должны учитывать интенсивность и стесненные условия судоходства, повышать свое внимание и идти со скоростью, исключающей повреждения судов, стоящих на рейде, у причалов, а также гидротехнических и береговых сооружений портов. При этом якоря судов должны быть готовы к отдаче, но не спущены.

4.02. Запрещается водителям судов и составов входить и выходить или делать маневры на акватории портов без разрешения органов Государственной судоходной инспекции в следующих случаях:

- а) указанных ст.18 "Правил речного надзора на Дунае";
- б) когда есть суда, перевозящие опасные грузы или суда, которые возили такие грузы. Кроме того, суда, перевозящие опасные грузы, должны представить удостоверение от судовладельца о том, что они соответственно дегазированы, дезактивизированы или очищены до степени допустимых норм;
- в) когда есть суда не речного типа или платформы, плавсредства, плавустройства и плоты;
- г) когда есть списанные суда.

4.03. Запрещается водителям составов обгонять другие суда с составами на акватории порта.

4.04. Водитель судна с составом, выполняющий поворот с пересечением курса другому судну с составом, должен закончить поворот на расстоянии не менее двух километров от него.

4.05. Запрещается движение судов по течению между правым берегом и стоящими судами на якорных стоянках.

4.06. Запрещается встречное плавание и обгон судов на входе внутреннего бассейна порта Лом.

Входящие суда подают соответствующие звуковые сигналы, выжидают прохода выходящих судов и после того, убедившись, что других судов нет, предпринимают вхождение. Выходящие суда подают соответствующие звуковые сигналы.

4.07. Водители иностранных судов могут совершать маневры в портах Видин и Оряхово, а в порту Лом - только в районах якорных стоянок.

4.08. Спуск на воду и движение шлюпок и катеров с судов, проходящих транзитом, а в порту Лом и с судов, стоящих на якорях или швартовых, запрещается, за исключением спасения людей, скорой медицинской помощи и аварийных случаев (ситуаций).

4.09. При маневрах и движении водители портовых и маневренных судов выбирают способ буксировки - буксиром лагом или толканием, а водители буксируемых судов обязаны обеспечить выбранный способ буксировки.

4.10. Водители несамходных судов, когда с ними маневрируют портовые буксиры, обязаны:

- а) при съемке с якоря информировать капитана буксира о количестве и направлении якорной цепи;
- б) перед швартовкой приготовить швартовные, спасательные концы и мягкие кранцы;
- в) при постановке на якорь вытравливать якорную цепь в количестве, исключающем дрейф судна, а при необходимости отдавать оба якоря;
- г) управлять рулем по указаниям капитана буксира;
- д) подавать, отдавать и крепить тросы и выставлять кранцы;
- е) если маневр будет производиться буксиром, обеспечить наличие на судне не менее двух человек - водитель у руля, матрос у брашпиля. Матрос должен вести наблюдение;
- ж) подавать тросы, отдавать и вытравливать якорь только по указаниям капитана.

4.11. Маневры безэкипажных судов, принятых подменным экипажем, допускаются только при наличии или с участием подменного экипажа.

4.12. Запрещается маневрирование несамходных судов кормовой частью против течения, за исключением баржсекций.

4.13. Запрещается плавание судов без радара при ограниченной видимости и когда отсутствует видимость обоих берегов.

4.14. Запрещается всем судам, не имеющим исправных искрогасителей одобренного типа, входить, выходить и двигаться на акватории порта, когда они перевозят или буксируют несамходные суда, перевозящие легковоспламеняющиеся или взрывоопасные грузы.

4.15. Запрещается заход в порты судам, на которых имеются случаи заболевания карантинной болезнью, без разрешения органов Государственной судовой инспекции, которая указывает им место стоянки под карантин.

РАЗДЕЛ У

СТОЯНКА И ОБРАБОТКА СУДОВ В ПОРТАХ

5.01. Постановка судов на якорь производится только в установленных якорных стоянках. Каждое судно должно стать на свой якорь.

Водители самоходных судов, а для безэкипажных судов ответственный подменного экипажа, обязаны извещать органы Государственной судовой инспекции о постановке вверенных им судов вне установленных якорных стоянок или вне объявленных границ.

5.02. К внешним причалам первое судно обязательно встает на швартовы, якорь и на заднюю шкондру. Допустимое максимальное число судов, которые могут стоять у внешнего причала порта, — два.

На причалах внутреннего бассейна порта Лом на одном судовом месте могут стоять не больше двух судов, а на четвертом судовом месте — только одно судно.

5.03. Во внутреннем бассейне порта Лом отдача якоря допускается временно только при аварийных ситуациях.

5.04. Самоходные суда встанут на швартовы только к предназначенным для них понтонам, причем второе и четвертое суда должны отдать и якоря.

Запрещается стоянка у понтонов более четырех судов как самоходным, так и самоходным грузовым судам.

5.05. В порту Оряхово понтон освобождается за 30 минут до прихода пассажирских судов, плавающих по расписанию.

5.06. К ремонтному понтону БРП в порту Лом допускается постановка не более двух судов, подлежащих ремонту.

5.07. Владельцы понтонов и плавустройств обязаны:

- а) определить ответственных лиц, отвечающих за них;
- б) поставить номера и другие указательные надписи;
- в) поддерживать их в хорошем техническом состоянии и их внешний вид;
- г) обеспечивать свет в темное время суток;
- д) обеспечить их двумя спасательными кругами;
- е) очищать их зимой от снега и льда;
- ж) устанавливать и убирать их после получения разрешения и указаний органов Государственной судовой инспекции.

5.08. Запрещается работа главных двигателей на винт при стоянке судов у понтона или у причала порта.

5.09. Запрещается постановка судов лагом к безэкипажным судам, а также посадка на них всех лиц при отсутствии члена подменного экипажа.

5.10. Капитан подменного экипажа обязан обеспечить своевременное зажигание якорных огней для ночной сигнализации на принятых подменным экипажем безэкипажных судов и их постоянный свет в темное время суток, а также не более как через каждые шесть часов обходить и осматривать состояние безэкипажных судов, результаты отмечать в судовом журнале и сообщать дежурному инспектору Государственной судовой инспекции.

5.11. При уровне р. Дунай в порту Лом +550 см и выше запрещается постановка и снятие судов у вертикальных причалов до передвижения порталых кранов.

5.12. При подходе и швартовки судов к другим судам, находящимся под обработкой, погрузочно-разгрузочные операции прекращаются до окончания маневров.

5.13. Постановка судов к погрузочно-разгрузочным рабочим причалам разрешается руководителем данного порта, под непосредственным руководством дежурного диспетчера, при соблюдении следующих требований:

- обеспечить необходимую длину причала для безопасной стоянки судна, причем расстояние между соседними судами должно быть не менее 5 м;

- на рабочем причале не должно быть никаких предметов, представляющих опасность для подходящего судна;

- причальные устройства для швартовки судов должны быть исправными, причем нельзя засыпать их грунтами;

- глубина у причала должна превышать осадку судна не менее 20 см;

- обеспечить необходимое число береговых швартовщиков;

- не допускать одновременное маневрирование двух судов у смежных причалов;

5.14. Подход и отход от рабочего причала и перемещение вдоль причала выполняется только по распоряжению дежурного диспетчера.

5.15. Обработку судов можно начать после их окончательной постановки, надежной швартовки и при наличии сходни, снабженной леерным ограждением со спасательным кругом, и освещенной ночью.

Для безэкипажных судов вышеуказанное выполняется членом подменной команды.

Суда, перевозящие легковоспламеняющиеся грузы, можно маневрировать, грузить и разгружать только при наличии всего экипажа.

5.16. Водители судов и подменные экипажи при погрузке судов должны следить за осадкой, учитывая глубину рабочего причала и колебание уровня реки, чтобы судно не село на мель.

5.17. Танки-секции могут швартоваться к сухогрузным причалам для обработки только с разрешения органов Государственной судоходной инспекции, причем обязаны представить документ, из которого видна точка воспламенения наливного груза, или документ о пропарке судна.

5.18.Посадка и высадка пассажиров производится только на определенных для этой цели понтонах под руководством и ответственностью судоводителей.

5.19.Понтоны в небольших портах (Видин, Остров, Козлодуй, Цибар и Арчар) предназначены для обслуживания болгарских пассажирских судов каботажного плавания, должны отвечать следующим требованиям:

— должны быть хорошо ошвартованы и иметь переднюю и заднюю шкондры;

— служебное лицо должно швартовать и ошвартовывать суда;

— владельцы понтонов должны соблюдать предписания ст. 5.07.(за исключением буквы "г").

5.20. Судоводители немедленно извещают органы Государственной судоходной инспекции о каждом несчастном случае с людьми, происшедшем на акватории порта, или во время обработки судов.

5.21. Все лица, находящиеся на территории и акватории порта, при обнаружении пожара обязаны немедленно сообщить Районной противопожарной команде — тел. 160 и Государственной судоходной инспекции, указывая объект и точное место пожара.

5.22. При обнаружении пожара в портах или на судах, находящихся в них, все другие суда обязаны подготовить к немедленному использованию противопожарные и спасательные средства и главные двигатели, чтобы могли выйти и оказать помощь, переменить свое место или отвести на безопасное место другие суда, не имеющие хода.

Портовые суда должны немедленно отправиться к месту пожара и после прибытия выполнять указания лица, руководящего тушением пожара.

5.23. Каждый судоводитель, находящийся поблизости от аварийного судна на акватории порта, или когда ему будет указано органами Государственной судоходной инспекции, обязан немедленно оказать помощь.

Каждый судоводитель, заметивший дрейфующее судно, или когда ему будет указано органами Государственной судоходной инспекции, обязан немедленно оказать помощь.

5.24. Каждый судоводитель, в случае потери якоря, якорной цепи или других предметов на акватории порта, создающих препятствие или опасность для судоходства, обязан обозначить место и немедленно известить органы Государственной судоходной инспекции, а также предпринять меры для подъема утерянных предметов. Если он не сможет поднять их, дальнейший подъем производится за счет судовладельца.

5.25. Судоводителям запрещается:

а) слив за борт любых видов нефтепродуктов и воды, использованной при замывке трюмов;

б) замывать трюмы и палубы из-под шихты, руды, а также других опасных и вредных грузов и сливать грязные воды;

в) выбрасывать за борт остатки грузов, сепарационные материалы и бытовые отходы.

5.26. Судоводители, которые допустили или заметят разлив нефтепродуктов или загрязнение воды, обязаны сообщить органам Государственной судоходной инспекции о месте обнаружения и источника загрязнения.

5.27. Судоводители, плавающие под флагом НРБ, во время стоянки судов на якорных стоянках, у причалов и понтонов обязаны обеспечить дежурный экипаж по числу и квалификации в соответствии с требованиями "Устава службы на судах речного флота НРБ".

5.28. Судоводители, плавающие под иностранным флагом, во время стоянки судов на якорных стоянках, у причалов и понтонов должны обеспечить экипаж по числу и квалификации согласно нормативным документам данной страны. Этот экипаж однако должен быть достаточным по числу и с необходимой квалификацией, чтобы мог обеспечить безопасную стоянку судов и чтобы был в состоянии выполнять всякие виды маневров при необходимости.

5.29. Во время штормовой погоды или ледовых условий капитаны судов обязаны принимать все необходимые меры к обеспечению безопасной стоянки судов.

5.30. Экипаж судов, выведенных из эксплуатации, определяется судовладельцем после согласования с органами Государственной судоходной инспекции.

5.31. Судовладельцы, которые не обеспечивают экипаж на судах, выведенных из эксплуатации согласно требованиям нормативных документов, снимают отдельных членов экипажа и не производят замены, или оставляют суда без экипажа, привлекаются к ответственности, а также несут всю ответственность за все возможные последствия.

РАЗДЕЛ У1

ДВИЖЕНИЕ И СТОЯНКА МАЛЫХ СУДОВ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ СПОРТА, РЫБНОЙ ЛОВЛИ И ДРУГОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

6.01. Малые суда, предназначенные для спорта, рыбной ловли и другой деятельности, становятся для отстоя только на определенных лодочных стоянках.

6.02. Запрещается движение этих малых судов во внутренних бассейнах и перед их входами, а также и постановка на якорь на акватории портов.

6.03. Запрещается рыбная ловля для этих малых судов в районах якорных стоянок и у портовых причалов, а также постановка рыболовных сетей на акватории портов.

6.04. Малые суда, предназначенные для рыбной ловли и другой деятельности, могут выходить в плавание только под управлением правоспособного лица.

6.05. Малые суда спортивных организаций могут совершать спортивно-учебную или тренировочную деятельность только группами под руководством и ответственностью тренера с необходимой квалификацией и только на определенных Государственной судоходной инспекцией спортивных полигонах.

6.06. Передвижение малых судов спортивных организаций от спортивных баз до спортивных полигонов и обратно должно быть только группами, каждая группа сопровождается катером, управляемым тренером с необходимой правоспособностью.

6.07. Запрещается движение, спортивно-учебная и тренировочная деятельность для малых судов спортивных организаций в темное время суток, а также вход в них лицам без спасательных нагрудников.

6.08. Проведение соревнований и походов на малых судах, массовые заплывы по Дунаю и другие подобные мероприятия осуществляются после согласования и с разрешения органов Государственной судоходной инспекции.

РАЗДЕЛ УП

СТОЯНКА СУДОВ ВО ВРЕМЯ ЗИМОВКИ В ПОРТУ ЛОМ И В ЕСТЕСТВЕННЫХ ЗИМОВНИКАХ И УБЕЖИЩАХ В РАЙОНЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СУДОХОДНОЙ ИНСПЕКЦИИ - ЛОМ

7.01. Судовладельцы должны не позднее 15 октября подать письменную заявку Директору Портового комплекса Лом о количестве и типе судов, планируемых на зимовку в порту Лом..

7.02. Не принимаются на зимовку суда, перевозящие легковоспламеняющиеся, взрывоопасные и радиоактивные вещества.

7.03. Не позднее 15 ноября Портовый комплекс Лом разрабатывает план для расстановки судов, после того уведомляет письменно судовладельцев.

7.04. Судовладельцы, не получившие подтверждения Директора Портового комплекса на зимостой, должны отбуксировать свои суда из порта до начала ледохода.

7.05. Портовый комплекс - Лом назначает капитана по зимостой, который руководит и решает все вопросы относительно зимовки судов в соответствии с выданной "Инструкцией о зимовке судов".

7.06. Требования к зимовке в естественном зимовнике "Близнецы" с входом на 777,500 км;

а) судовладельцы должны соблюдать требования ст.ст. 7.01 и 7.02. "Обязательных распоряжений";

б) Портовый комплекс - Лом не позднее 15 ноября должен уведомить судовладельцев о числе судов, которые принимаются на зимовку;

в) Руководитель болгарского предприятия с преобладающим числом зимующих судов должен выполнять предписания ст.7.05. того же раздела "Обязательных распоряжений".

7.07. Требования к зимовке в зимнем убежище "Скомен" с входом на 758,200 км:

а) водители судов при решении пользоваться зимним убежищем должны известить о своем намерении органы Государственной судоходной инспекции Лома или Видина;

б) водитель первого вошедшего в убежище судна должен срочно уведомить Государственную судоходную инспекцию Лома о том, что он установился в убежище, и выполнять обязанности "капитана по зимоотстою" и данные ему указания Государственной судоходной инспекции Лома;

в) суда, перевозящие воспламеняющие вещества, должны быть обособлены в отдельной группе в самой нижней части убежища.

7.08. Режим зимовки судов контролируется органами Государственной судоходной инспекции.

РАЗДЕЛ УШ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ

8.01. Запрещается купание, плавание и передвижение по льду на акватории портов.

8.02. Запрещается выбрасывать и складывать какие-бы то ни было предметы, твердые вещества и остатки на причал и их стены, береговые ступени и береговую полосу шириной 10 от береговой кромки.

8.03. Запрещается складировать грузы и оставлять какие-бы то ни было погрузочно-разгрузочные сооружения и предметы на причальных стенках, береговых ступенях, возле причалов и других береговых швартовых сооружениях.

8.04. Запрещается складировать какие-бы то ни было предметы на понтонах и мостах, как и движение по ним каких-бы то ни было транспортных средств, за исключением тех, на которые имеется разрешение органов Государственной судоходной инспекции.

8.05. Запрещается включать портовые механизмы, сигнальные и другие устройства в электрические сети лицам, которые не имеют на это право.

Суда могут получать электроэнергию и воду с береговых источников после заявки и с разрешения на это.

8.06. Запрещается подача звуковых сигналов за исключением указанных "Правилами о плавании по Дунаю на участке НРБ", а также с целью, не предусмотренной "Правилами о плавании", кроме случаев с предварительного разрешения Государственной судоходной инспекции.

8.07. Все суда, находящиеся на акватории портов и на которых есть экипаж, обязаны от восхода и до захода солнца поднимать в кормовой части свой государственный флаг.

В дни объявленного траура приспустить государственные флаги пополам на болгарских и иностранных судах, когда они находятся на акватории порта, разрешается только после согласования с начальником Государственной судоходной инспекции.

8.08. Все иностранные самоходные суда, которые входят или находятся на акватории портов, обязаны от восхода до захода солнца поднимать в носовой части государственный флаг НРБ.

8.09. Расцветка судов флагами международного кода сигналов когда находятся на акватории портов разрешается после согласования с начальником Государственной судоходной инспекции.

8.10. Суда подвергаются санитарной обработке, дезинфекции, дезинсекции, дератизации в порту Лом после уведомления и с разрешения Государственной судоходной инспекции.

8.11. Вошедшие на акваторию порта целые составы, у которых нет возможности, чтобы каждое судно стало на свой якорь, отдают возможное максимальное количество якорей.

При взятии судна с отданным якорем из такого состава, остальные суда обеспечиваются максимальным количеством якорей.

8.12. Судоводители, судовладельцы и все другие лица обязаны соблюдать изданные для обеспечения порядка и безопасности судоходства "Извещения судоводителям" или другие временные предписания.

РАЗДЕЛ 1X

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.01. Настоящие "Обязательные распоряжения" издаются на основании ст.ст. 4 и 18 "Правил о работе Государственной судоходной инспекции", опубликованных в ДВ бр.34/1969, в соответствии со ст.91 "Указа торгового судоходства Народной Республики Болгарии", опубликованного в ДВ бр.79/1953г.

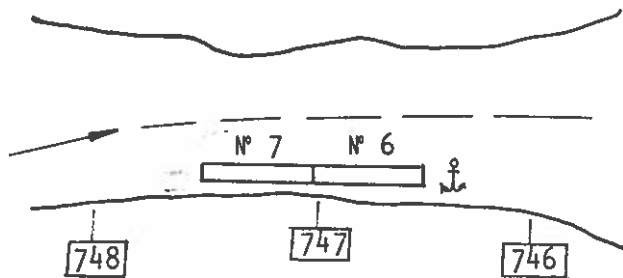
9.02. Виновные в нарушении данных распоряжений привлекаются к ответственности согласно "Закону административных нарушений и наказаний", опубликованному в ДВ бр.92/1969 г. Нарушения оформляются актами органами Государственной судоходной инспекции Лома, а постановления о мере наказания издаются начальником Государственной судоходной инспекции Лома.

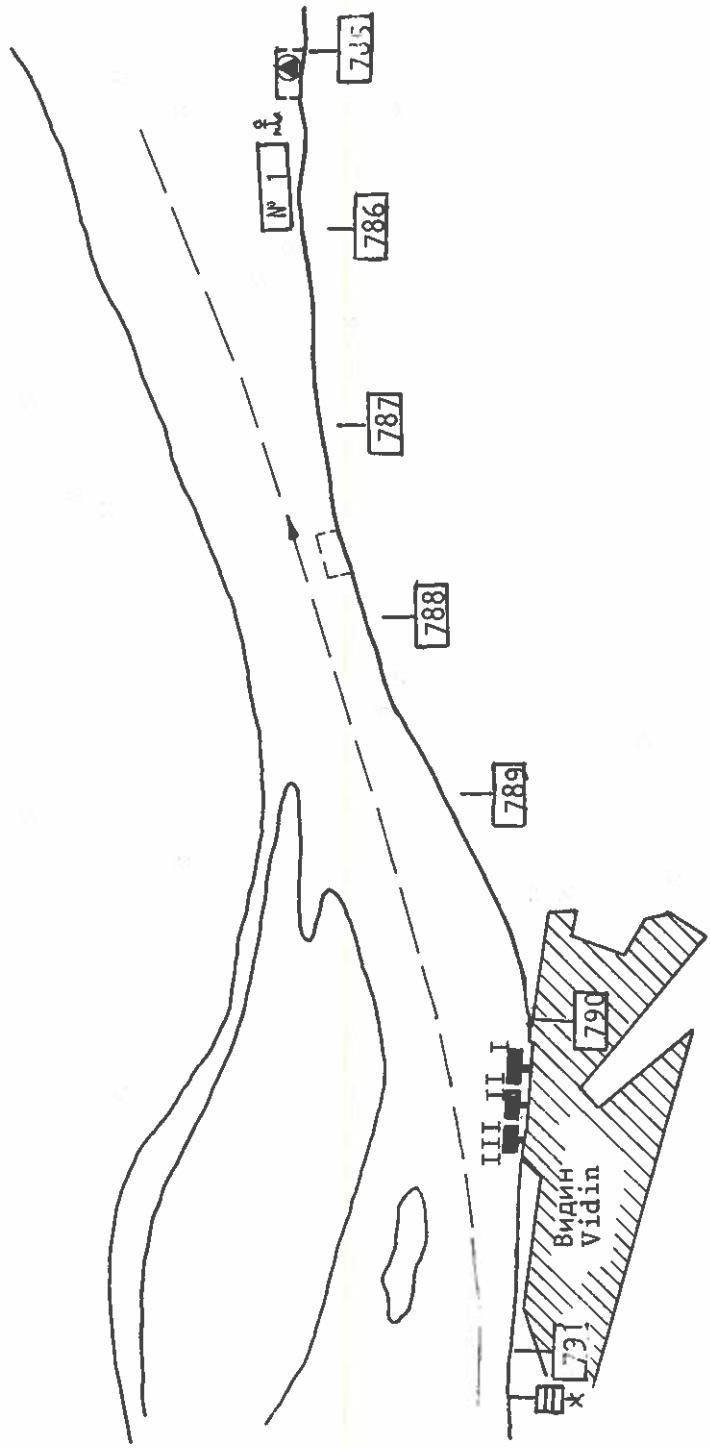
9.03. Виновные в нарушении, вместе с судоводителями, судовладельцами или руководителями предприятий и служб, отвечают совместно (солидарно) за все штрафы и возмещения убытков, наложенные начальником Государственной судоходной инспекции Лома.

9.04. Наложённые наказания не освобождают виновных лиц от полной ответственности за все убытки, претензии и другие возможные последствия, происходящие непосредственно от сделанного нарушения.

За определённые нарушения виновные лица могут быть привлечены и к уголовной ответственности в соответствии с действующим законодательством Народной Республики Болгарии.

9.05. Настоящие "Обязательные распоряжения" вступают в силу с 01.01.1980 г. и отменяют изданные ранее по портам Лом, Видин, Оряхово.



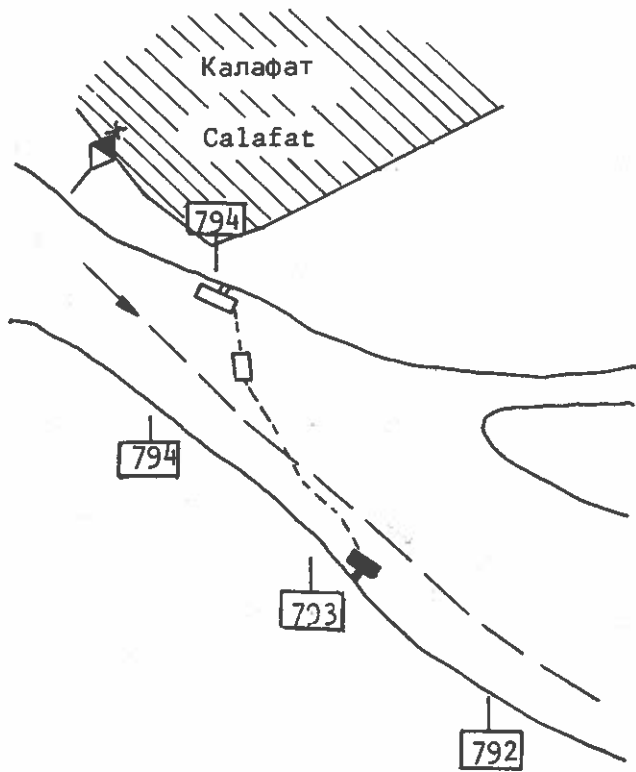


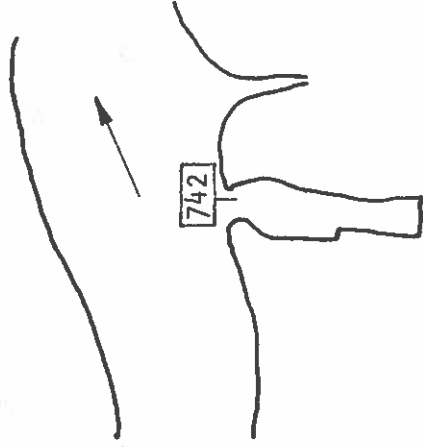
Условные обозначения:

- I, II, III - Понтонны
- разгрузочный пункт
- IV - комплекс железнодорожного паром
- якорная стоянка

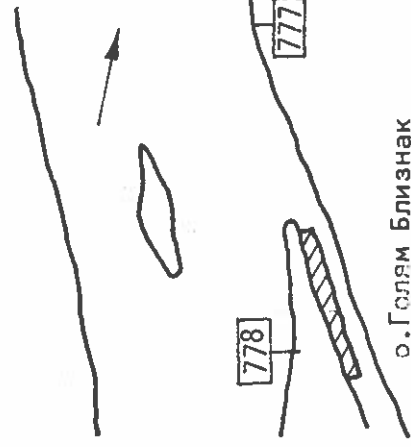
Signes conventionnels:

- I, II, III - Pontons
- Point de déchargement
- IV - Complexe du bac ferry-boat
- Aire de mouillage



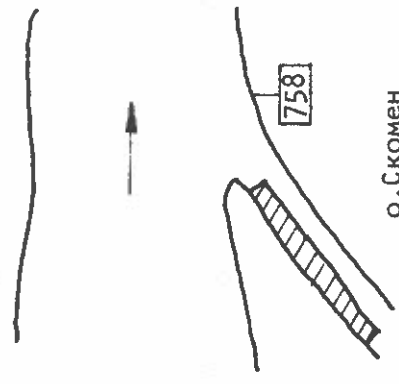


Зимовник Лом
Hivernage Lom



о. Голям Близнак
Ile Gol. Bliznak

Зимовник "Близнаци"
Hivernage "Bliznatzi"



о. Скомен
Ile Skomen

Зимнее убежище "Скомен"
Abri d'hiver "Skomen"

ПРЕДПИСАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ВЕНГЕРСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКЕ
В ПОРТАХ БУДАПЕШТ, КОМАРОМ, МОХАЧ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 11/1977.(ХП.21.) КПМ
Министра путей сообщения и связи ВНР

О ПОРЯДКЕ ПОЛЬЗОВАНИЯ ПОРТАМИ

На основании § 31 указа Президиума Совета ВНР № 6 от 1973 г. о судоходстве, с согласия Министра внутренних дел и Председателя Государственного управления водного хозяйства, постановляю следующее:

§ 1

1. Действие настоящего Постановления, за исключением упомянутых в абзаце 2, распространяется на все порты, расположенные на территории Венгерской Народной Республики (в дальнейшем: порт).

2. Действие Постановления не распространяется на порты, находящиеся в распоряжении вооруженных сил и органов охраны общественного порядка.

§ 2

1. Плавающие средства, суда технического флота и плавающие установки (в дальнейшем: суда) могут пользоваться портами при условиях, установленных настоящим Постановлением.

2. Подобные правила пользования портами, не регламентированные в настоящем Постановлении, в соответствии с местными условиями, устанавливаются компетентным органом судоходства (Главным управлением судоходства Министерства путей сообщения и связи).

1. Порты подразделяются на: порты общего пользования, порты ограниченного общего пользования и заводские порты.

2. Портами общего пользования могут пользоваться все суда, плавающие под флагом ВНР.

3. Портами ограниченного общего пользования могут пользоваться те суда, плавающие под флагом ВНР, которым предоставлено право на это "Извещением для судоходства", выданным компетентным органом судоходства.

• 4. Заводскими портами, кроме судов, принадлежащих эксплуатирующей порт организации, могут пользоваться суда, плавающие под флагом ВНР, которые имеют разрешение на это эксплуатирующей порт организации.

§ 4

1. Суда, плавающие под флагом иностранных государств, могут пользоваться только портами общего пользования, перечисленными в приложении к настоящему Постановлению.

2. Суда, плавающие под флагом иностранных государств, могут получать разрешение на швартовку в порту, не указанном в абзаце 1, от компетентного органа судоходства, с согласия территориально-компетентного органа речной полиции (в дальнейшем: речная полиция).

§ 5

1. Особое разрешение администрации порта требуется для:

а) захода в порт судов, перевозящих опасные грузы (огнеопасные, отравляющие, едкие, заражающие, радиоактивные вещества, жидкости или газы под давлением);

б) стоянки продолжительностью более 15 суток судов технического флота, плавучих установок, плотов или списанных судов.

2. Администрация порта имеет право запрещать заход в порт, а также стоянку в порту для судов:

а) которым угрожает опасность затопления, кроме тех случаев, когда опасность затопления немедленным вмешательством может быть предотвращена;

б) на борту которых возник пожар или появилась опасность возникновения пожара;

в) которые подозреваются в заражении или инфекционном заболевании;

г) которые по другим причинам представляют опасность для порядка и безопасности плавания, беспрепятственному движению судов или пользованию портом.

§ 6

1. Места для швартовки, а также продолжительность стоянки судов в порту устанавливаются администрацией порта. В случаях, когда водитель судна не соблюдает этих условий, администрация имеет право производить перестановку судна за счет владельца судна.

2. Администрация порта должна позаботиться о том, чтобы суда располагали свободным водным пространством, достаточным для маневров захода в порт и выхода из порта.

3. В портах общего пользования и ограниченного общего пользования судам, совершающим рейсы по расписанию, должен быть предоставлен приоритет швартовки.

4. Суда могут быть причалены только к швартовным устройствам, предназначенным для этой цели.

В портах общего пользования и ограниченного общего пользования сооружение причальных свай допускается с разрешения компетентного органа судоходства.

5. Прогулочные (спортивные) суда и лодки могут пользоваться акваторией порта только так, чтобы они не мешали движению других судов, и не допускается даже временная их швартовка на местах швартовки, отведенных для других судов.

1. В портах общего пользования и ограниченного общего пользования, в которых суда подвергаются осмотру органами власти, связанному с переходом через государственную границу/приход или отход/, водители судов или уполномоченные ими лица после прибытия, до выхода команды, а также пассажиров на берег, обязаны вместе с предъявлением судовых, личных, таможенных и фрахтовых документов явиться к компетентным органам пограничной охраны, таможенной и финансовой инспекций и оказать необходимую помощь при осмотре, проводимом органами власти.

2. Водители иностранных судов или уполномоченные ими лица после прибытия, перед выходом команды, а также пассажиров на берег, во всех портах обязаны явиться в речную полицию.

3. При осмотре органами власти приоритетом пользуются пассажирские суда, суда для оказания помощи (пожарные, спасательные и т.п.) и в случае обращения водителя судна - суда, перевозящие быстропортящиеся грузы.

4. После оформления отхода команда и пассажиры не должны покидать судно; суда, получившие разрешение на отход, в течение не более двух часов должны покинуть акваторию порта.

Пограничные органы могут освободить судно от этих обязательств.

1. На причалах порта устройства, предназначенные для швартовки, пути передвижения, железнодорожные и подкрановые пути не должны загромождаться.

2. В порту сообщение судна с берегом должно быть обеспечено сходней (трапом, мостиком), снабженной леером, и в ночное время достаточно освещенной; если в порту несколько судов причалено друг к другу, в случае необходимости перехода между ними, пешеходное движение должно обеспечиваться подобным образом.

3. Производство в порту работ, связанных с переоборудованием, реконструкцией или ремонтом, продолжительностью более 15 суток, допускается с разрешения администрации порта; проведение швартовых испытаний главных двигателей моторных судов допускается при соблюдении условий, установленных администрацией порта.

4. Охрана выведенных из эксплуатации или списанных судов должна обеспечиваться владельцем судна. На таких судах кроме членов вахтенного персонала другие лица не должны находиться.

5. При спуске морских судов или судов внутреннего плавания с немеханизированного слипа организация, эксплуатирующая слип, должна принимать все необходимые меры для обеспечения безопасности плавания.

§ 9

1. Прием топлива в портах допускается только в отведенных для этой цели местах.

2. Запрещается прием топлива судам, имеющим на борту пассажиров, а также через суда, находящиеся под погрузкой или выгрузкой. Это запрещение не относится к случаю приема топлива закрытым способом.

§ 10

1. В случае возникновения пожара в порту все члены команды судов, находящихся в порту, должны оказать помощь в тушении пожара и в спасении, а также передать в распоряжение средства, необходимые для этой цели.

2. Если в порту для уменьшения давления льда необходимо прорубить расширительный канал, то команды судов, находящихся в порту, должны принимать участие в этой работе.

§ 11

1. В случае загрязнения акватории и сооружений порта нефтью или другими веществами, ответственное за загрязнение лицо должно известить об этом администрацию порта.

2. Администрация порта должна принимать все необходимые меры по предотвращению, устранению загрязнения, а также опасности, возникшей вследствие загрязнения.

3. Отбросы, образовавшиеся на судах и на территории порта, должны быть собраны в порту на отведенном для этой цели месте.

§ 12

Служебные суда властей, имеющих права для осмотра, могут пришвартоваться к судам, стоящим в портах, и лица, осуществляемые осмотр, могут переходить на эти суда.

§ 13

1. Ставки сборов за пользование портами должны быть вывешены в порту на хорошо видимом месте.

2. Суда, занятые служебной деятельностью, а также суда, находящие штормовое убежище в порту, на период шторма освобождаются от оплаты сборов за пользование портом.

§ 14

Лицо, ответственное за ущерб, причиненный при пользовании портом, должно известить об этом администрацию порта.

В случае инфекционного заболевания на судне или подозрения такого заболевания водитель судна должен известить об этом администрацию порта, которая сообщает об этом компетентному органу Государственной санитарно-эпидемиологической инспекции.

§ 16

Настоящее Постановление вступит в силу в день его объявления; одновременно теряют силу: Постановление № 7757/К/40/1950(11.28.) КПМ О Регулировании стоянки судов В акватории порта - Будапешт, действующие распоряжения Постановления № 7756-К-40/4/1950.(1X.10.) КПМ об изменениях, а также Постановление № 6/1958.(X.17) КПМ.

Список портов общего пользования, которыми могут пользоваться иностранные суда.

1. Порт Комаром:

- а) торговый порт для пассажирских и грузовых судов;
- б) нефтяной порт для нефтеналивных судов.

2. Порт Будапешт:

- а) Национальный пассажирский речной вокзал (Белград рампарт) для пассажирских судов
- б) Национальный и свободный порт - Чепель для грузовых судов
- в) нефтяной порт для нефтеналивных судов
- г) пристань Обудайского газового завода (в рукаве Обуда) для судов, перевозящих газовый уголь
- д) места стоянки по "Извещениям для судоходства"

3. Нефтяной порт Сасхаломбатта

для нефтеналивных судов

4. Порт Дунауйварош

для грузовых судов

5. Порт Мохач

для пассажирских и грузовых судов

6. Зимовники и зимовные убежища

согласно "Извещениям для судоходства"

Начальника Главного управления
судоходства МПСиС

О РЕЖИМЕ ПОРТА БУДАПЕШТ

ПОРТ БУДАПЕШТ

На основании § 2 абзац 2 Постановления № 11/1977. /ХП.21./ КПМ Министра путей сообщения и связи о порядке пользования портами подробные правила пользования портом Будапешт устанавливаю в нижеследующем.

РЕЖИМ ПОРТА

1. Действие настоящего Режима распространяется на порт Будапешт, то есть на участок Дуная от 1659 до 1634 км, на все портовые бассейны, а также притоки, расположенные на этом участке, и на часть рукава Рацкеве до моста Губачи, а также на береговые участки, отведенные к отдельным частям порта.

2. Портом Будапешт могут пользоваться суда согласно местным правилам, установленным настоящим Режимом порта, при соблюдении правил, изложенных в Постановлении № 11/1977./ХП.21./ КПМ.

РАЗДЕЛ 1

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ДЕЛЕНИЕ ПОРТА

3. Бассейновые порты общего пользования:

а) левый берег 1639,9 км, Национальный и свободный порт Чепель, эксплуатируемый Венгерским Судоходным А/О (в дальнейшем: МАХАРТ);

б) левый берег на 1639,9 км, нефтяной порт Чепель, эксплуатируемый МАХАРТ;

в) левый берег в рукаве Дуная Рацкеве в районе 56-57 км, порт Ференцварош, эксплуатируемый МАХАРТ.

4. Бассейновые порты ограниченного общего пользования:

а) левый берег на 1653 км, порт Уйпешт, эксплуатируемый МАХАРТ;

б) левый берег на 1652 км, Северный порт, эксплуатируемый МАХАРТ;

в) правый берег на 1642 км, порт Ладьяманьош, эксплуатируемый МАХАРТ.

5. Заводской бассейновый порт:

правый берег на 1651,1 км, порт Венгерского судостроительного завода (в дальнейшем ВСКЗ).

6. Порты (пристани) ограниченного общего пользования, а также якорные и места стоянки (в дальнейшем - места стоянки).

А. Пассажирские порты (пристани):

а) левый берег в районе 1645,9-1645,5 км, для судов, совершающих международные пассажирские перевозки;

б) левый берег в районе 1647,3-1645,3 км, пристани для пассажирских судов МАХАРТ и Венгерского Совета Профсоюзов.

в) пристани, обозначенные щитами с надписями для рейсов, выполняемых судами Будапештского Городского предприятия Транспорта (БКВ);

г) левый берег на 57,1 км рукава Рацкеве, пристань для пассажирских судов МАХАРТ.

Б. Места стоянки для спортивных и прогулочных судов:

а) правый берег в районе 1656,2-1655,8 км (Рмайфюрдэ), для судов, плавающих под флагом Венгрии, и иностранных судов;

б) левый берег в районе 1649,4-1649,2 км (у острова Маргит, пештский рукав), предназначен для спортивных и прогулочных иностранных судов, общее устройство и оборудование которых обеспечивает, с учетом колебания уровня воды, швартовку и стоянку у наклонного берега с каменной облицовкой.

В. Северные места стоянки для грузовых и, по необходимости, для ожидающих пассажирских судов:

а) левый берег в районе 1655,7-1655,0 км, шириной 150 м от уреза воды;

б) левый берег в районе 1654,1-1654,3 км, шириной 60 м от уреза воды, для судов МАХАРТ, перевозящих неопасные грузы;

в) правый берег в районе 1652,6-1651,9 км, шириной 150 м от уреза воды, для судов, плавающих под флагом Венгрии, и иностранных судов;

г) левый берег в районе 1652,0-1651,6 км, шириной 150 м, для судов Предприятия по регулировке русла и добыче гравия(ФК);

д) левый берег в районе 1651,0-1650,5 км, для самоходных наливных судов Предприятия по регулировке русла и добыче гравия, перевозящих топливо закрытым способом;

е) левый берег в районе 1650,5-1649,4 км, по назначению компетентным органом судоходства в каждом отдельном случае.

Г. Южные места стоянки для грузовых судов:

а) левый берег в районе 1641,8-1641,4 км, шириной 100 м от уреза воды, для иностранных судов, за исключением советских;

б) левый берег в районе 1641,5-1640,8 км, шириной 100 м от уреза воды, для торговых безэкипажных иностранных судов в порту Будапешт;

в) левый берег в районе 1640,6-1640,2 км, шириной 100 м от уреза воды, для судов МАХАРТ;

г) правый берег в районе 1639,8-1639,0 км, шириной 100 м от уреза воды, для судов, плавающих под флагами Венгрии и СССР;

д) правый берег в районе 1639,0-1638,5 км для безэкипажных барж, эксплуатируемых МАХАРТ. Для выгрузки гравия и нефтепродуктов, выгружаемых в отдельных случаях на территории берега, прилегающей к месту стоянки, суда, стоящие на якоре, должны предоставить место;

е) правый берег в районе 1638,5-1638,0 км, шириной 100 м от уреза воды, для наливных судов, плавающих под флагом Венгрии, и иностранных судов;

ж) правый берег в районе 1637,3-1637,0 км, а также в районе 1635,6-1635,0 км, временное место стоянки для ожидающих (например из-за недостаточной глубины перека-та) судов;

з) левый берег в районе 1639,0-1638,4 км, для осуществления грузооборота Чепельского Metallургического Комбината.

Д. Места для приема топлива:

а) левый берег на 1649,7 км, для судов Будапешт - ского Городского Предприятия Транспорта (БКВ);

б) левый берег на 1646,0 км, для судов на подводных крыльях;

в) левый берег на 1642,9 км, для судов, принимающих жидкое котельное топливо;

г) левый берег в районе 1640,2-1639,8 км, шириной 100 м от уреза воды, для судов МАХАРТ, принимающих топливо, а также иностранных судов, принимающих воду;

д) отведенное место для судов Речной полиции в Чепельском национальном и свободном порту.

Е. Места стоянки для моторных судов:

а) участки по левому берегу между 1647,3-1647,0 км и 1650,0-1649,8 км, а также по правому берегу между 1648,7-1648,5 км, для пассажирских судов, плавающих под флагом Венгрии;

б) дебаркадер № 1 на 1645,3 км по левому берегу, для судов МАХАРТ;

в) дебаркадер № II на 1645,2 км по левому берегу, для иностранных судов.

7. Заводские (служебные) порты:

а) порты Министерства внутренних дел ВНР:

- левый берег на 1645,35 км длиной 60 м;

- левый берег на 57,1 км рукава Рацкеве, у северного конца причала порта Ференцварош, длиной 100 м, а также участок северо-западного берега, простирающийся до Чепельского моста, и акватория между обоими берегами, за исключением пассажирского порта;

б) порты Венгерского управления водного хозяйства:

- левый берег в порту Уйпешт, береговой участок между территорией ВСКЗ и железнодорожным мостом;

- правый берег в районе 57,1-56,4 км рукава Рацкеве, а также левый берег между плузом Квашай и Чепельским мостом;

в) левый берег на 1656,9 км, порт Предприятия по водоснабжению.

РАЗДЕЛ II

ПОЛЬЗОВАНИЕ ПОРТОМ

8. В акватории порта Будапешт остановка и стоянка судов разрешается только у береговых участков, в бассейновых портах и на местах стоянки, установленных в разделе 1.

9. Иностранные суда могут пользоваться швартовками и местами стоянки, установленными для них в подпунктах а) и б) пункта 3, а также в пункте 6.

10. По левому берегу в районах 1659,0-1657,5 км и 1648,5-1647,5 км, а также по правому берегу в районе 1635,4-1634,0 км, за исключением судов вооруженных сил и службы по расстановке знаков судоходной обстановки, швартовка и стоянка судов запрещается.

11. На местах стоянки по левому берегу в районе 1655,7-1655,0 км и по правому берегу в районе 1652,6 - 1651,9 км наливные суда и безэкипажные баржи могут стоять только на время прохода буксируемого или толкаемого составов через акваторию между мостами или на крайнее необходимое для переформирования состава время.

12. Рукавом Обуда иностранные суда могут пользоваться только в тех случаях, если:

а) заходят в порт Обудайского газового завода с грузом целевого назначения;

б) находятся с целью ремонта на Обудайской верфи ВСКЗ на участке рукава Обуда ниже заводского дорожного моста.

13. В районе между 1647,0-1645,3 км швартовка судов разрешается только против течения.

14. К дебаркадерам, упомянутым в подпунктах б) и в) части Д. пункта 6 раздела 1, могут пришвартоваться буксиры, толкачи, грузовые и самоходные суда одиночно; с одной груженой или двумя порожними баржами, счаленными лагом, либо толкаемыми баржами. Суда, перевозящие огне- или взрывоопасные, радиоактивные, ядовитые или другие опасные грузы даже временно не должны пришвартовываться к дебаркадерам. У дебаркадеров одновременно могут стоять лагом четыре из числа порожних судов (моторных, грузовых моторных, порожних барж), два порожних и два груженых из числа порожних и груженых судов. Из числа груженых грузовых судов и груженых барж могут стоять лагом не более трех. В случае швартовки трех или четырех судов, суда, стоящие вторым, третьим и четвертым, должны стоять на якорь, и в тех случаях, если уровень воды по Будапештскому водомерному посту превышает + 450 см, второе или третье из числа судов должно быть пришвартовано и береговым швартовным тросом.

15. Местом для приема топлива, указанным в подпункте г) части Д. пункта 6 раздела 1, наливные суда МАХАРТ могут пользоваться на время приема топлива, но не более чем 24 часа. Станция для очистки танков МАХАРТ, а также наливные суда после приема топлива могут стоять у акватории на местах стоянки только в районе между 1640,0 - 1639,8 км, шириной 80 м от уреза воды.

16. От захода до восхода солнца в портах Уйпешт и Ладьяманьош разрешается плавание только тех лодок, которые принадлежат заводу, находящемуся на территории порта, или же которые хранятся регулярно в порту.

17. В Чепельском национальном и свободном порту, Чепельском нефтяном порту, в портах Ладьяманьош, Северном и в порту Уйпешт, выше железнодорожного моста, спортивные и прогулочные суда могут плавать только с разрешения администрации порта.

18. В Чепельском нефтяном порту суда под погрузкой и выгрузкой должны стоять носом к выходу порта.

19. На судах, стоящих в пределах территории г. Будапешт на швартовах или на якорю, испытания главных механизмов допускаются только при условиях:

- а) при уровне воды выше + 300 см по Будапештскому водомерному посту у дебаркадера, за исключением дебаркадеров пассажирских пристаней, пришвартованного к стенке причала, при мощности 400 л.с. и менее, в течение не более 48 часов;
- б) в устье рукава Обуда и со стороны Дуная делительной дамбы порта Уйпешт, без ограничения;
- в) в акватории ВСКЗ в порту Уйпешт у вертикальной стенки причала;
- г) на Уйпештском судоремонтном заводе МАХАРТ, на сниженных оборотах, при использовании волноломной баржи.

20. На участке между мостом Арпад и Южным железнодорожным мостом проведение ходовых испытаний с маневрами запрещается.

21. Причалка рыболовных сетей, установленных на лодках или плавучих площадках на назначенных швартовах и местах стоянки, а также в районе между мостом Арпад и Южным железнодорожным мостом, в бассейновых портах расстановка таких снастей допускается с разрешения администрации порта.

РАЗДЕЛ III

ОСМОТР ВЛАСТЯМИ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ, СОВЕРШАЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ

22. Осмотр судов органами власти (приход и отход) осуществляется в порту, установленном в подпункте а) части А. пункта 6 раздела 1.

23. После завершения осмотра органами власти (приход) судно должно быть пришвартовано в установленном для ожидания месте.

24. Команда и пассажиры судна, стоящего под осмотром органами власти, могут покинуть судно, а также порт только с разрешения органов власти и по установленному ими пути.

25. Настоящий приказ вступит в силу в день его объявления.

Начальника Главного управления
судоходства МПСиС

О РЕЖИМЕ ПОРТА КОМАРОМ

На основании § 2, абзац 2 Постановления № 11/1977. /ХП.21./ КПМ Министра путей сообщения и связи о порядке пользования портами, подробные правила пользования портом Комаром устанавливаю в нижеследующем.

РЕЖИМ ПОРТА

1. Действие настоящего Режима порта распространяется на порт Комаром - по правой стороне Дуная на акваторию и прилегающую к ней береговую территорию:

а) на участок от 1768,8 до 1764,7 км (в дальнейшем: торговый порт Комаром).

б) на участок от 1762,5 до 1760,5 км (в дальнейшем: нефтяной порт Комаром).

2. Портом Комаром могут пользоваться суда, суда технического флота и плавучие установки (в дальнейшем: суда) по местным правилам, установленным настоящим Режимом при соблюдении правил, изложенных в Постановлении № 11/1977./ХП.21./ КПМ.

РАЗДЕЛ 1

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ДЕЛЕНИЕ ПОРТА

3. В торговом порту Комаром:

а) правый берег в районе 1768,8-1768,2 км и акватория шириной 100 м от уреза воды - порт для грузовых судов;

б) правый берег в районе 1768,2-1767,2 и акватория шириной 120 м от уреза воды - торговый порт общего пользования, эксплуатируемый МАХАРТ.

В пределах портового порта:

- дебаркадер № 1, причаленный на 1768,1 км,- место стоянки для моторных судов;

- дебаркадер, причаленный на 1767,9 км,- для катера местного сообщения, перевозящего команду стоящих на местах стоянки судов;

- дебаркадер, причаленный на 1767,86 км,- швартовное место для спортивных и прогулочных судов и лодок, проходящих пограничный осмотр;

- дебаркадер, причаленный на 1767,75 км,- заводская (служебная) пристань Министерства внутренних дел;

- дебаркадеры №№ 2, 3 и 4, причаленные в районе между 1767,7 и 1767,2 км,- пристани для судов, проходящих пограничный осмотр и стоящих под погрузкой и выгрузкой;

- судно-заправщик, причаленный на 1767,15 км, - место для приема топлива:

4. Места стоянки:

а) правый берег в районе между 1767,0 - 1765,4 км и акватория шириной 140 м от уреза воды, ограниченная буями,- место стоянки для судов, перевозящих неопасные грузы;

б) правый берег в районе между 1765,4 - 1765,1 км - для безэкипажных барж, принадлежащих МАХАРТ;

в) правый берег в районе между 1765,0 - 1764,7 км и акватория шириной 120 м от уреза воды - место стоянки для судов, перевозящих опасные грузы (наливных и т.д.),

5. Нефтяной порт Комаром:

а) правый берег в районе между 1761,7 - 1761,6 км - порт общего пользования для судов, перевозящих воспламеняющиеся грузы;

б) правый берег в районе между 1762,5 - 1761,7 км и акватория шириной 120 м - место стоянки для судов, перевозящих воспламеняющиеся грузы (верхнее место стоянки);

в) место стоянки в районе между 1761,6 - 1760,5 км - для судов, перевозящих воспламеняющиеся грузы.

РАЗДЕЛ II

ПОЛЬЗОВАНИЕ ПОРТОМ

6. Правила пользования торговым портом Комаром:

а) на акватории мест стоянок суда должны быть пришвартованы (поставлены на якорь) таким образом, чтобы они находились по возможности ближе к берегу, не препятствовали свободному движению других судов и чтобы осталось достаточное место для прибывающих позже судов;

б) на местах стоянок судно из состава может быть оставлено, по возможности, ближе к берегу при соблюдении правил, приведенных в пункте 5 а);

в) суда, стоящие отдельно далеко от берега, должны быть поставлены на места стоянок в соответствии с правилом подпункта а);

г) для осмотра органами власти (для прихода и отхода) суда могут пользоваться портом при нижеследующих условиях:

- пассажирские суда могут швартоваться к дебаркадеру № 2, установленному на 1767,7 км;

- суда, перевозящие неопасные грузы, могут швартоваться к дебаркадерам №№ 2, 3 и 4;

- суда, перевозящие опасные грузы категория II (К-2) и III (К-3), могут швартоваться к дебаркадерам №№ 3 и 4;

- суда, перевозящие опасные грузы категорий 1 (К-1) и 0 (К-0), должны стать на якорь на нижнем участке места стоянки, установленного в подпункте г) пункта 3. Моторные суда обязаны доставить на суда, перевозящие опасные грузы категорий 1 (К-1) и 0 (К-0), представителей органов власти, производящих осмотр, и обратно на берег;

- малые суда и лодки могут швартоваться к дебаркадеру, установленному на 1767,86 км, обозначенному щитом с надписью;

- после осмотра органами власти суда должны освободить дебаркадеры №№ 2-4.

Формирование составов, получивших разрешение на выход у дебаркадеров, должно производиться в акватории, расположенной выше дорожного моста. Составы, получившие разрешение на вход у дебаркадеров, должны быть поставлены на места стоянок.

д) торговые суда, не находящиеся под осмотром органов власти, должны быть поставлены на места стоянок, установленных в подпунктах в) и г) пункта 3;

е) моторные суда и суда, перевозящие неопасные грузы, при разрешении администрации порта, могут стоять у набережной выше дорожного моста на месте стоянки, установленном в подпункте а) пункта 3;

ж) суда, с целью приема питьевой воды, топлива, а также совершения покупок, могут пользоваться дебаркадерами МАХАРТ, если они не заняты и не зарезервированы для проведения осмотра органами власти, с разрешения эксплуатационника;

з) проход через правобережный пролет дорожного моста допускается только для судов, идущих одиночно вверх, с целью подхода к месту стоянки;

и) в акватории порта суда не должны пользоваться своими шлюпками, за исключением случаев спасания, оказания помощи, в зимнее время, без наличия дебаркадеров, вывоза троса на берег;

к) команды судов, стоящих на якоре на местах стоянок, для сообщения между судами и берегом должны пользоваться катером, предназначенным для этой цели; расписание этого пассажирского катера должно быть вывешено в порту, а также на катере;

л) уходить с береговой территории и заходить на береговую территорию порта со стороны города разрешается только через станцию МАХАРТ и через вход (лестницу), расположенный около станции.

7. Правила пользования нефтяным портом Комаром:

а) на погрузочно-разгрузочной станции могут находиться только суда, стоящие под погрузкой и выгрузкой. У причала (между 1761,7 - 1761,6 км) одновременно могут стоять не более трех судов;

б) расстояние от нижнего и верхнего концов погрузочно-разгрузочной станции до ближайшего судна должно быть 50 м, а на месте стоянки между судами, стоящими друг за другом, должно быть свободное пространство длиной не менее 50 м;

в) на верхнем месте стоянки (в районе между 1762,5 - 1761,6 км) ставятся суда на якорь, ожидающие погрузку и выгрузку. В верхней части места стоянки могут быть поставлены суда, ожидающие отход;

г) суда, загруженные опасными грузами категорий III (К-3) и IV (К-4) и стоящие на верхнем (между 1762,5 - 1761,6 км) месте стоянки до грузовых причалов, а также от причалов до нижнего места стоянки, могут производить маневры, связанные с перестановкой для спуска по течению. Суда, загруженные опасными грузами категорий I (К-1) и II (К-2) или недегазированные после выгрузки таких грузов, не должны спускаться по течению;

д) Инспекция судоходных властей г.Комаром в исключительных случаях (например, при выходе из строя или отсутствия моторного судна) может освободить суда от соблюдения правил, указанных в подпункте г), и об этом должна известить Речную полицию, а также сделать соответствующую запись о разрешении в журнале;

е) при маневрах, осуществляемых для спуска по течению, согласно подпунктам г) и д):

- должна быть обеспечена специальная команда с необходимой численностью;
- должны быть использованы мягкие кранцы для предотвращения искрообразования;
- люковые закрытия, открытые для проветривания, должны быть закрыты;

ж) при ветре северного направления силой выше 5 баллов спуск по течению всем судам запрещается. В таких случаях перестановка должна осуществляться моторным судном;

з) на нижнем месте стоянки (между 1761,5 - 1760,5 км) могут стоять суда, ожидающие буксира, и суда, которые могут стать под погрузку и выгрузку собственными силами или с помощью буксира;

и) в случае загрязнения воды следует поступать согласно соответствующему законодательству. В случае загрязнения воды, представляющем опасность пожара, плавающие суда, подвергающиеся опасности, должны быть поставлены в безопасное место;

к) на борту судов, стоящих в порту, могут находиться только члены команды этих судов, их ближайшие родственники, а также представители служебных органов и органов власти;

л) команды судов, стоящих на якоре в нефтяном порту, в случае отхода от судна на шлюпке, шлюпку должны причалить и ставить под замок на шлюпочной стоянке, расположенной на территории порта и обозначенной щитом;

м) пользование нефтяным портом спортивными и прогулочными судами не допускается.

8. Настоящий приказ вступит в силу в день его объявления. Одновременно теряют силу: Режим порта Комаром, изданный "Извещением для судоходства", за № 1584/Ду от 5 июля 1970 г., а также изменения и дополнения к нему, изданные "Извещением для судоходства" за № 206/Ду/1976, и Режим порта № 564.369/1973 о пользовании нефтяного порта Сень.

ПРИКАЗ № 5/1978

Начальника Главного управления
судоходства МПСиС

О РЕЖИМЕ ПОРТА МОХАЧ

На основании § 2 абзац 2 Постановления № 11./1977./ХП.21./ КПМ Министра путей сообщения и связи о порядке пользования портами, подробные правила пользования портом Мохач устанавливаю в нижеследующем.

РЕЖИМ ПОРТА

1. Действие настоящего Режима порта распространяется на порт Мохач – на акваторию и прибрежную территорию в районе между 1450,7 – 1445,5 км реки Дунай.

2. Портом Мохач могут пользоваться суда, суда технического флота и плавучие установки (в дальнейшем: суда) согласно местным правилам, установленным настоящим Режимом при соблюдении правил, изложенных в Постановлении № 11/1977./ХП.21./ КПМ.

РАЗДЕЛ 1

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ДЕЛЕНИЕ ПОРТА

3. Порты общего пользования:

а) правый берег и акватория шириной 60 м от уреза воды в районе между 1448,57 – 1448 км – для грузовых судов, эксплуатируемых МАХАРТ;

б) правый берег и акватория шириной 30 м от уреза воды – стоянка для моторных судов и самоходных грузовых судов;

д) суда, с целью приема питьевой воды, топлива, а также совершения покупок, могут пользоваться дебаркадерами МАХАРТ, если они не заняты проведением осмотра, с разрешения эксплуатационника;

е) служебные шлюпки судов, стоящих на месте стоянки, использованные с целью сообщения судна с берегом, должны быть пришвартованы на швартовном месте, указанном в подпункте г) пункта 3;

ж) судно, пересекающее линию переправы парома, при отправлении должно подать звуковой сигнал предупреждения.

8. Настоящий приказ вступит в силу в день его объявления. При этом теряет силу Режим порта Мохач, изданный "Извещением для судоходства" № 1584/Ду от 5 июля 1970 г.

ПРЕДПИСАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ ЧССР БРАТИСЛАВА, КОМАРНО и ШТУРОВО,
РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ТЕРРИТОРИИ СЛОВАЦКОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ОПОВЕЩЕНИЕ

Государственного судоходного управления

№ 11/1976 г.

По обеспечению безопасной и непрерывной эксплуатации в чехословацких портах на территории Словацкой Социалистической Республики /§ 2 оповещения № 65/1964г. Сб. о чехословацких портах на р. Дунай/.

§ 1

Область применения

1. Оповещение относится ко всем судам, несмотря на их флаг, которые пользуются чехословацкими портами на р. Дунай.

2. Оповещение не касается судов Министерства внутренних дел и Министерства народной обороны.

ЧАСТЬ I

§ 2

Порядок применения оповещения

Оповещение определяет:

1. Территорию и распределение портов Братислава, Комарно и Штурово.
2. Площади для обработки огнеопасных и других опасных веществ.
3. Количество судов, которые могут быть ошвартованы или стоять на якоре на отдельных площадях как для обработки судов.
4. Заход судов в портовые бассейны.
5. Способ швартовки судов.
6. Дежурство на судах.

7. Противопожарные меры в портах Братислава и Комарно.
8. Общие положения.
9. Особые мероприятия.

ЧАСТЬ II

§ 3

Порт Братислава

В соответствии с оповещением № 137/74 Сб. § 3 абз. 1 пункт 9 порт Братислава состоит из портовых бассейнов и обоих берегов р. Дунай, начиная с 1871,5 по 1860,0 км с соответствующей территорией. Он является торговым, карантинным и зимним портом.

На территории порта Братислава имеется пять портовых бассейнов, а именно:

а/ "Зимний порт" имеет вход с левого берега р. Дунай на 1866,250 км общей площадью при нормальном уровне воды 174.500 м². Состоит из: входной части длиной 550 м, северного бассейна длиной 600 м, южного бассейна длиной 550 м.

Южная сторона южного бассейна выделена для ремонта судов судоверфи Чехословацкого дунайского пароходства /ЧСПД/. Северная часть южного бассейна, северный бассейн и часть входной части предназначены для торговых целей.

"Зимний порт" во время наводнения и ледохода служит защитным портом.

б/ Порт "Палениско" имеет вход с левого берега р. Дунай на 1865,490 км общей площадью при нормальном уровне воды 196.320 м². Состоит из: входной части длиной 600 м, шириной 100 м, общей площадью при нормальном уровне воды 77.500 м².

Бассейн находится в стадии строительства и предназначен для торговых целей.

в/ Порт "Судоверфь" имеет вход с левого берега на 1865,380 км общей площадью при нормальном уровне воды 132.300 м². Предназначен для ремонта судов судоверфи ЧСПД и во время ледохода и наводнения служит защитным портом. Длина бассейна 660 м, ширина 155,190 м при нормальном уровне воды. Входная часть длиной 220 м, шириной 90 м.

г/ Порт "Волье горло" имеет вход с левого берега на 1864,900 км. Предназначен для подачи промышленной воды /для завода "Словнафт"/ и для спортивных целей Свазарм г.Братислава.

д/ Порт "Поводие Дуная" имеет вход с правого берега на 1862,150 км, входная часть длиной 1100 м, шириной 50 м. Служит заводским портом предприятия "Поводие Дуная".

Обработка огнеопасных и других опасных веществ без разрешения в бассейнах запрещена. В порту Братислава построены санитарные и другие помещения на всех площадках для обработки судов. Дороги для подхода на все причалы освещены.

§ 4

Обработка огнеопасных и других опасных веществ

Обработка огнеопасных и других опасных веществ разрешается:

а/ На левом берегу р.Дунай, начиная с 1864,4 по 1864,8 км, имеется две площадки для стоянки танкеров, у которых могут стоять в одном ряду два груженных или три порожних судна рядом.

б/ На участке 1865,1 - 1865,3 км у левого берега имеются две площадки, у которых могут стоять в одном ряду два груженных или три порожних судна рядом.

в/ На участке 1865,490 - 1866,050 км у левого берега имеется 6 площадок для обработки танкеров, у которых могут стоять в одном ряду по два груженных или по три порожних судна рядом.

В период погрузки или выгрузки танкера, пришвартовываться к нему запрещено.

В другом месте в порту обработка или стоянка танкеров, судов с огнеопасным или другим опасным грузом запрещена! Исключения делаются с разрешения Государственного судоходного управления.

§ 5

Швартовка и обработка других судов

Для обработки других судов предназначены места:

а/ На участке р. Дунай 1866,55 - 1867,1 км на левом берегу имеется шесть площадок для обработки сухогрузных судов, у которых могут стоять по два судна рядом.

б/ На участке р. Дунай 1867,1 - 1867,3 км имеется два места для стоянки судов с целью таможенного и пограничного контроля. Во время контроля могут стоять рядом три судна, которые после оформления, буксир должен переместить на предназначенные причалы.

в/ На участке 1867,3 - 1868,1 км на левом берегу имеется восемь причалов, на которых могут стоять рядом 2 груженых или три порожних судна. В случае, если уровень воды превышает 560 см в пункте Братислава, необходимо суда с этой площади перевести в другое место с учетом того, что уровень воды превысил фундамент укрепления откоса берега.

г/ На участке 1868,180 - 1868,90 км на левом берегу размещено восемь понтонов, предназначенных для захода пассажирских судов и парома.

д/ На участке 1868,4 - 1868,7 км на правом берегу имеется 3 причала, предназначенных для размещения судов. Суда могут стоять в три ряда.

е/ На участке 1869,4 - 1870,500 км у правого берега имеются причалы для транзитных судов, но к ним нет подходов.

ж/ На участке 1867,0 - 1867,1 км у левого берега запрещается стоянка на якоре и волочить якоря или цепи.

§ 6

Стоянка для толкачей

Для стоянки судов в ожидании обработки, так же как и для транзитных судов, включая толкаемые составы, предназначен причал у левого берега на 1861,8 - 1860,0 км. Причал оснащен оборудованием для швартовки и к нему проложена дорога для подхода.

§ 7

Заход судов в бассейны

а/ В бассейн может заходить буксир с 2 груженными баржами на буксирных тросах при уровне воды более 250 см в г.Братислава, если позволяет мощность буксира.

б/ При уровне воды менее 250 см в г.Братислава буксир может входить только с одним груженым судном на буксирных тросах или с двумя порожними, идущими рядом, а именно при благоприятных климатических условиях, сила ветра не должна превышать 60 км/час.

в/ Заход толкачей в бассейны разрешается при уровне воды более 250 см в г.Братислава, толкач может заходить с составом с максимально допустимой шириной 24 м, длиной 140 м.

При уровне воды менее 250 см в г.Братислава толкач может заходить с одним груженым или двумя порожними судами.

ЧАСТЬ Ш

Порт Комарно

§ 8

Порт Комарно состоит из портовых бассейнов, левый берег р.Дунай, начиная с 1764,00 по 1770,00 км, и оба берега р.Ваг, начиная от железнодорожного моста до соединения рек Ваг и Дунай, с соответствующей территорией.

§ 9

Обработка огнеопасных и других опасных веществ

а/ Обработка огнеопасных и других опасных веществ и стоянка танкеров разрешается у левого берега р.Дунай на 1766,0-1766,3 км /участки 1 - 3/, где впадает р.Ваг на 1765,0-1765,5 км.

б/ На участке р.Дунай 1766,0 - 1766,3 км и 1765,0 - 1765,5 км у левого берега могут стоять рядом танкеры до максимальной ширины 70 м. от берега.

в/ Обработку огнеопасных и других опасных веществ можно производить только после разрешения органов Государственного судоходного управления.

§ 10

Швартовка и обработка других судов

а/ На 1766,3 - 1766,65 км /участки 4 - 7 /на левом берегу р.Дунай имеются 4 причала для обработки судов, максимально допустимой ширины 70 м от берега.

б/ На 1766,65 - 1766,930км /участки №№8-10 и 1/2-11-го/ на левом берегу р.Дунай имеются причалы для обработки судов по выгрузке гравия и балласта.

в/ На 1766,930 - 1767,500 км /участки №№ 11-16/ на левом берегу р.Дунай имеются причалы для обработки грузовых судов. На причалах могут стоять суда до максимально допустимой ширины 30 м от берега.

г/ На 1767,1 км /нижняя окраина острова "Червеной Флоты"/ - 1767,25км /участки №№ 9-12/ на левом берегу р.Дунай имеется причал для стоянки танкеров без экипажа, предназначенных для обработки. Суда могут стоять до максимально допустимой ширины 70 м от берега.

§ 11

Бассейн № 1 /восточный/

1. Южный берег.

а/ С конца бассейна в направлении старой судоверфи имеются 3 причала, предназначенные для стоянки толкаемых судов без экипажа, до максимально допустимой ширины 35 м от берега.

Следующий причал на расстоянии 100 м предназначен для судов пограничных войск.

б/ Участок "Старый судовой лифт - разъемный мост" принадлежит к территории судоверфи.

2. Северный берег.

а/ Причал № 17 предназначен для швартовки судов Чехословацкого дунайского пароходства /ЧСПД/, которые пополняют инвентарь, и для швартовки судов, несмотря на их флаг, которые ожидают распоряжения после осуществления таможенного и пограничного контроля.

б/ Причал № 18 предназначен для осуществления таможенного и пограничного контроля для самоходных судов, несмотря на их флаг. После осуществления контроля они обязаны немедленно покинуть стоянку.

в/ Причал № 19 предназначен для судов, несмотря на их флаг, которые осуществляют ремонт на судовой верфи ЧСПД. Другие суда могут быть пришвартованы только после предварительного согласования с Государственным судоходным управлением.

г/ Причал № 20 предназначен для судов Государственного судоходного управления.

На причалах №№ 17, 18 и 19 могут находиться суда до максимально допустимой ширины 50 м от берега, включая причальный понтон.

Суда, которые в порту Комарно задерживаются свыше суток без обработки, должны стоять на стоянке по предварительному разрешению Государственного судоходного управления.

В бассейн № 1 буксир может заходить максимально с двумя судами. Толкач может заходить или выходить с двумя толкаемыми судами.

Бассейн № 2 /западный/

1. Южный берег.

а/ Причалы №№ 26-30 предназначены для судов бассейна р. Дунай.

б/ Причалы №№ 30-33 на расстоянии 120 м предназначены для судов ЗКШ. х/

в/ Причалы №№ 33-68 предназначены для стоянки порожних и груженых судов в ожидании распоряжений, несмотря на их флаг.

х/ Завод для добывания щебня.

2. Северный берег.

а/ Причалы №№ 24-28 являются грузовыми участками с подкрановыми путями, предназначенными для свободной погрузки и выгрузки штучного груза /тарно-штучного/.

б/ Причалы №№ 29-33 являются грузовыми участками с подкрановыми путями для перевалки сыпучих и тарно-штучных грузов.

в/ Причалы №№ 34-35 предназначены для стоянки необработываемых судов, которые задерживаются в порту Комарно на непродолжительное время.

Максимальная ширина стоящих судов в западном бассейне разрешена 50 м от берега.

При плавании под разводным мостом и замыкающим объектом необходимо руководствоваться предписаниями для обрабатываемых судов указанного участка.

ЧАСТЬ 1У

§ 12

Обработка судов на р.Ваг

1. На р.Ваг от места впадения в р.Дунай к дорожному мосту на расстоянии 950 м правый берег предназначен для стоянки судов. На указанном участке на стоянках могут стоять только по одному судну.

2. На участке 0,95 - 1,10 км на стоянках для швартовки имеется причал для швартовки спортивных и рыболовецких судов.

3. Участок, начиная с 1,10 по 1,40 км до дорожного моста через р.Ваг предназначен для судов ЗКШ, находящихся на ремонте.

4. На участке, начиная с дорожного моста до железнодорожного моста на р.Ваг, для стоянки судов предназначен левый берег. На стоянках могут стоять только по одному судну.

ЧАСТЬ У

§ 13

Порт Штурово

1. Порт Штурово расположен на левом берегу р. Дунай на 1723,50 - 1718,40 км с соответствующей территорией и является торговым портом.

а/ Участок на 1723,50 - 1720,80 км.

аа/ Участок на 1723,5 - 1723,0 км предназначен для перевалки фосфатов и кислот.

бб/ Участок на 1721,4 - 1722,7 км предназначен для судов, находящихся под разгрузкой и для перевалки груза завода ИЦП.^{х/}

вв/ Участок на 1720,8 - 1721,0 км предназначен для перевалки гравия и балласта.

2. На участке 1718,70 - 1718,40 км запрещено обрабатывать суда с огнеопасными веществами и опасным грузом.

Один причал предназначен для швартовки парома Штурово-Эстергом.

3. На всех причалах могут стоять суда до максимально допустимой ширины 50 м от берега.

ЧАСТЬ У1

§ 14

Швартовка судов

Суда, стоящие на рейде /на свободном течении р. Дунай/, несмотря на флаг, должны быть пришвартованы следующим образом:

1. Порт Братислава

а/ Судно, стоящее у берега, должно быть пришвартовано двумя тросами с берега с минимальным диаметром 25 мм, каждый из которых должен быть укреплен на другом закрепительном устройстве. Кроме того, оно должно быть пришвартовано одним крестовым и одним кормовым тросами, а также двумя достаточно жесткими, длинными опорами для обеспечения глубины под судном.

^{х/}Целлюлозно-бумажное предприятие.

б/ Другое судно, стоящее у берега, должно находиться на якоре и пришвартовано одним тросом с берега.

в/ Каждое судно, стоящее у берега, должно иметь надежную связь с берегом посредством соединительного мостика, оснащенного перилами, спасательным кругом с канатом /мин. 25 м длиной/, и должен быть предохранен от скольжения. Ночью мостик должен быть освещен.

г/ Если судно, стоящее у берега, хорошо стоит на якоре, оно не обязано быть оснащено передней опорой.

д/ Необработываемые суда в Братиславском порту могут стоять на якоре по два груженых или по три порожних рядом до максимально допустимой ширины 33 м, а именно:

да/ Судно, стоящее у берега, должно быть пришвартовано двумя стальными тросами толщиной мин. 25 мм, причем каждый должен быть укреплен на другом месте, далее одним передним крестовым тросом и одним кормовым тросом. Кроме того двумя достаточно сильными опорами, мостиком шириной минимум 60 см с перилами, оснащенный спасательным кругом с канатом длиной 25м. Мостик должен ночью освещаться и должен быть предохранен от скольжения.

дб/ Третье судно /порожнее/ со стороны воды должно быть пришвартовано боковым тросом в передней и кормовой частях.

2. Порт Комарно:

а/ Судно, стоящее у берега, должно быть пришвартовано одним тросом с берега, одним крестовым и одним кормовым тросами.

б/ Если судно не стоит на якоре, оно должно быть пришвартовано при помощи передней и задней опор. Если судно, стоящее у берега, стоит хорошо на якоре, то передняя опора несобязательна.

в/ Для обеспечения связи с берегом действуют постановления § 14 абзац в/ для порта Братислава.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 15

Суда, находящиеся в портовых бассейнах, должны быть надежно и правильно пришвартованы согласно характеру берегов /их профилю/ и назначению судна.

§ 16

Ночная сигнализация судов во время стоянки

Каждое судно, стоящее на якоре или ошвартованное на свободном течении р. Дунай на стороне реки, должно быть в ночное время оснащено соответствующей сигнализацией согласно положениям ПБК/. На стоянке огни должны располагаться в торце судна. Сигнализация танкеров в соответствии с ПБП должна быть размещена в кормовой части судна.

Размещение огней на стоянке в рулевой рубке запрещено. Все переходные мостики должны быть в ночное время достаточно освещены.

За правильную ночную сигнализацию во время стоянки и освещение переходных мостиков несут ответственность капитаны судов.

§ 17

Дежурная служба на судах во время стоянки
в порту и на реке

а/ Самоходные суда, несмотря на их флаг, должны быть обеспечены дежурством с минимальным количеством членов экипажа с соответствующей квалификацией.

б/ Несамостоятельные баржи, несмотря на их флаг, должны быть обеспечены дежурством в соответствии со ст. 8.08 Правил безопасности плавания /ПБП/.

в/ На плавучих установках, не находящихся в эксплуатации, должно быть обеспечено дежурство минимально 2 членов экипажа с соответствующей квалификацией.

х/ Правила безопасности плавания.

г/ Для специального плавучего оборудования, используемого как гостиницы, рестораны, бани и т.п., судоходным управлением будут определены специальные условия по осуществлению дежурства.

§ 18

Порядок входа судов в порт и выхода их из порта

1. Суда, которые заходят в порт, обязаны заявить о своем прибытии в Государственное судоходное управление и совершить входной таможенный и пограничный контроль. Таможенный и пограничный контроль осуществляется в порядке захода. В первую очередь контроль проходят пассажирские суда и суда первоочередного плавания, обозначенные сигнализацией в соответствии с ПБП.

2. Суда, которые прошли входной таможенный и пограничный контроль, оставляют судовые документы в Государственном судоходном управлении.

3. Указанные документы с подписью выдаются до отхода судна. Подписью капитан судна одновременно подтверждает, что он ознакомлен со всеми происшедшими изменениями навигационного положения при плавании на чехословацком участке р. Дунай.

4. После окончания таможенного и пограничного контроля при выходе ни один член экипажа не может покинуть судно, выходить на берег, а судно должно выйти из зоны порта.

§ 19

За безопасное отцепление барж от толкаемого состава несет ответственность капитан судна, которое их отцепило.

Неправильно отцепленную баржу /толкаемый состав/ необходимо переместить буксиром за счет владельца судна, которое их отцепило.

§ 20

Формирование судов

Капитаны судов обязаны формировать свой прицеп для толкаемого состава на окраине фарватера таким образом, чтобы не препятствовать плаванию других судов и судов, находящихся под обработкой на отдельных стоянках.

§ 21

Запрещается всем судам, несмотря на их флаг, швартоваться на причалы, предназначенные для пассажирских судов, а также приближаться или стоять в непосредственной близости от них.

§ 22

В порту запрещается:

- излишне пользоваться звуковыми сигналами, шуметь и нарушать тишину
- злоупотреблять портовым оборудованием
- пользоваться судовыми радиостанциями, работающими в зоне коротких и длинных волн,

В порту запрещено без разрешения:

- ловить рыбу
- жить в палатках
- купаться
- зажигать костры
- загрязнять набережную
- оставлять без надзора собак и других животных.

Защита чистоты воды

Судам, несмотря на их флаг, строго запрещается выпускать выхлопную загрязненную нефтепродуктами воду и бросать всевозможные отходы в воду на всем чехословацком участке р. Дунай и во всех портовых бассейнах.

§ 24

В портовых бассейнах запрещается судам, несмотря на их флаг, спускать якоря и волочить их за исключением аварийных случаев.

§ 25

На стоянках, предназначенных для обработки пассажирских судов, и на стоянках, предназначенных для осуществления таможенного и пограничного контроля, запрещена стоянка транзитных судов, которые не проходят таможенный и пограничный контроль.

ЧАСТЬ УШ

ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ И
СПАСАТЕЛЬНЫХ СУДОВ

§ 26

Спортивные суда во время плавания в районе порта Братислава не должны приближаться к левому берегу на расстояние менее 100 м.

Запрещается стоянка у судов, стоящих или обрабатываемых в районе порта.

Заход в портовые бассейны Братислава и Комарно и осуществление любой деятельности в бассейнах запрещается. Исключение делается для спортивных организаций и СВАЗАРМА, объекты которых находятся непосредственно в портовом бассейне, Государственным судоходным управлением.

§ 27

В районе порта спускать спасательные суда на реку запрещается. Исключением считаются аварийные случаи и предоставление скорой помощи тонущим людям.

§ 28

Противопожарные меры в портах

1. Порт Братислава

Противопожарная защита в порту Братислава обеспечивается противопожарной частью, находящейся в зимнем порту между входами № 6 и № 7. На всех рабочих постах и мастерских порта должны быть вывешены "Противопожарные и аварийные инструкции порта Братислава".

В случае пожара звонить по телефону 544 в порту или городской номер 521 46 и одновременно сообщить Государственному судоходному управлению по телефону 520.

2. Порт Комарно

В порту Комарно обеспечивается противопожарная служба портовым буксиром ТТР-Девин, который оснащен противопожарным водным оборудованием. В бассейне № 2 Словацкие верфи Комарно обеспечивают противопожарную службу судном "Пожарник", которое оснащено водным насосом и распылителем.

На всех рабочих постах и мастерских порта вывешены противопожарные и аварийные инструкции.

Городских пожарников можно вызвать по телефону номер 27 39. В районе порта запрещена работа с открытым огнем и воспламеняющимися веществами.

ЧАСТЬ X

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 29

Исключения из настоящего оповещения разрешаются Государственным судоходным управлением, г. Братислава.

§ 30

Настоящим оповещением отменяется оповещение Государственного судоходного управления за № 6/1965 от 16/3 1965. Настоящее оповещение вступает в силу 1 апреля 1976 г.

ПРЕДПИСАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ И ЗИМОВНИКАХ,
РАСПОЛОЖЕННЫХ НА АВСТРИЙСКОМ УЧАСТКЕ ДУНАЯ

РАЗДЕЛ 6

РЕГЛАМЕНТ ПОРТА

ГЛАВА I

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОРТОВ

Статья 40.01

Обязательства представлять сведения

По просьбе органов речного надзора следует в обязательном порядке представлять следующие сведения:

- а/ причины входа в порт судов и плавучих сооружений;
- б/ характер груза на судне;
- с/ намечаемый срок пребывания в порту.

Статья 40.02

Ограничения, касающиеся входа в порты

1. Судам:

- а/ которым грозит затопление;
- б/ на которых возник пожар или имеется опасность возникновения пожара или когда не было с уверенностью установлено, что возникший пожар полностью потушен;
- с/ которые перевозят взрывчатые /Приложение 5/ или радиоактивные вещества;
- д/ которые предназначены на слом;
- е/ которые относятся к необычной категории или перемещение которых требует особых средств /особые перевозки - статьи 1.21 и 11.07/, могут входить в порт только с учетом положений, указанных в пункте 2.

2. Органы речного надзора должны в каждом отдельном случае, перечисленном в пункте 1, запрещать судам входить в порт, если это может препятствовать безопасности и надлежащему порядку судоходства, движению судов и перегрузочным операциям в порту, а также создавать опасность для портовых сооружений и лиц, находящихся там. Однако, вход судов, упомянутых в пункте 1, подпункты а/, d/ и e/, не запрещается в случае их подвода к судостроительно-ремонтному заводу или к месту их оснащения либо сломы, которые расположены в порту, или если в результате быстрой разгрузки судна ему больше не грозит затопление.

3. Когда после входа в порт судно потерпело ущерб или произошло происшествие, упомянутое в пункте 1 подпункты а/ или b/, то об этом следует немедленно оповестить органы речного надзора.

4. Не нарушая положений статьи 40.25, плавучие сооружения /кроме плотов/, а также малые суда, предназначенные для спорта, могут входить в порт только если при этом обеспечено пространство, необходимое для других судов, перегрузочных операций и движения в порту. Если необходимое пространство не обеспечено, органы речного надзора должны запретить вход в порт.

5. Плоты могут быть введены в порт только если они обеспечены соответствующей установкой для разбора и перегрузки леса.

6. Суда, перевозящие жидкие воспламеняющиеся вещества /Приложение 4, пункт 1/ или которые не были дегазированы после такой перевозки, могут в Вене и в Линце входить только в оборудованные нефтяные порты.

Статья 40.03

Заявления о прибытии и отбытии

1. Суда, упомянутые в пункте 1 статьи 40.02 и плавучие сооружения, упомянутые в пункте 4 статьи 40.02, должны до входа в порт заявить о своем прибытии органам речного надзора. Остальные суда должны заявлять о своем прибытии органам речной полиции после входа в порт. Все суда и плавучие сооружения должны заявлять о своем отбытии до выхода из порта. Если судно перевозит опасные вещества /статья 1.23/, то в заявлении о прибытии это следует отметить и указать характер веществ.

2. Не подлежат обязательству заявления о прибытии и отбытии:

а/ Спасательные и противопожарные суда.

б/ Суда, выделенные службе Федеральной Администрации и Администрации Земли, а также органу, которому поручена администрация порта /далее Администрация порта/.

с/ Пассажирские суда, которые плавают по расписанию /постоянно или случайно/ и останавливаются у портового причала, предназначенного для пассажиров.

д/ Малые суда, предназначенные только для спорта, которым выделено постоянное место стоянки в порту.

3. О моторных судах, постоянно буксирующих суда и плавучие сооружения /служба буксировки/ в районе портов, должно быть заявлено органам речной полиции до начала работы в порту; они должны представить заявление об отбытии только если их работа в порту прекращается на период более двух месяцев.

Статья 40.04

Использование якорей, тросов и цепей

В порту якоря должны всегда быть готовы к отдаче; их положение должно исключать нанесение ущерба другим судам или установкам. Запрещается волочить якоря, тросы и цепи, за исключением случаев буксировки судов через корму.

Статья 40.05

Места якорной стоянки

1. Органы речного надзора выделяют для судов и плавучих сооружений места якорной стоянки. Эти места якорной стоянки могут быть изменены только с согласия данных органов. Настоящее положение не применяется к местам якорной стоянки, расположенным на акватории, относящейся к судостроительным и ремонтным заводам либо к местам слома.

2. Органы речного надзора могут потребовать вывода из порта судов, находящихся на стоянке в порту, которые не производят погрузочные и разгрузочные операции, а также плавучих сооружений, если в порту нет достаточно места для перегрузочных работ или движения. Это положение не относится к убежищам и зимовникам в соответствии с положениями ст. 40.25.

3. По просьбе речного надзора суда должны быть переведены с одного места якорной стоянки на другое, если этого требует безопасность и надлежащий порядок судоходства, беспрепятственное движение в порту или выполнение перегрузочных операций.

Статья 40.06

Швартовка и ошвартовка

1. Суда и плавучие сооружения могут пользоваться для швартовки только установками, предназначенными для этой цели. Швартовка не должна в значительной мере препятствовать движению на водном пути, по береговым дорогам, лестницам и трапам.

2. Суда и плавучие сооружения должны быть прочно пришвартованы и таким образом, чтобы их можно было бы легко ошвартовать, не препятствуя при этом более чем необходимо ошвартовке других судов.

3. Служебные шлюпки швартуются непосредственно впереди или сзади судов и только со стороны берега.

Статья 40.07

Ошвартовка при возникновении неотвратимой опасности

В случае неотвратимой опасности пришвартованные суда должны быть ошвартованы даже без согласия судоводителя или лица, под надзором которого они находятся. Это должно быть немедленно доведено до сведения судоводителя или лица, под надзором которого судно находится, а также органов речного надзора.

Статья 40.08

Высадка на берег

1. Когда несколько судов стоят рядом, то суда, стоящие ближе к берегу, должны разрешать установку сходней, перенос груза и проход должностных лиц.

2. Следует обеспечивать должностным лицам надежную установку для доступа на судно.

Статья 40.09

Надзор за судами

1. В отношении лиц, которым поручен надзор за судами и плавучими сооружениями на стоянке в порту, применяются пункты 2 и 3 ст. 17.03 в отступление от пункта 1 ст.17.03.

2. Если судоходное предприятие пользуется в порту услугами портовой подменной команды, состоящей из нескольких членов, которым поручен надзор, то органам речного надзора следует сообщить только имя начальника подменной команды и адрес, по которому его можно найти.

Статья 40.10

Буксировка и перестановка судов

1. Без соответствующего разрешения запрещается пользоваться для буксировки судами, за исключением случаев возникновения опасности. Суда, снабженные гаками для буксировки, должны иметь возможность отдать буксирные тросы даже на полной тяге. Это положение не распространяется на буксировку малых судов.

2. К буксировке и перестановке судов допускаются только суда, которые могут обеспечить надежное выполнение всех необходимых маневров с учетом имеющегося свободного места и движения других судов в порту, они должны вести буксируемые ими суда таким образом, чтобы не препятствовать, больше чем этого требуют обстоятельства, надлежащему порядку судоходства.

3. В ходе операций по перестановке судов на борту каждого судна должен находиться соответствующий экипаж. В пути у руля буксируемого судна должно находиться квалифицированное лицо. Водитель судна, выполняющего операции по перестановке, несет ответственность за соблюдение этого положения.

4. Суда, которые не в состоянии обеспечить безопасное выполнение маневров в порту, а также плавучие сооружения должны пользоваться соответствующим содействием при буксировании.

5. В ходе перестановки каждое судно, не располагающее надежной рулевой установкой, а также плавучие сооружения должны быть пришвартованы лагом.

6. Без взаимного оповещения не разрешается откреплять буксирный трос между буксиром и буксируемыми единицами.

7. Судовые экипажи должны взаимно оказывать содействие при выполнении маневров в порту.

Статья 40.11

Пользование судовыми гребными винтами

1. Пришвартованным судам запрещается вращать гребной винт в порту за исключением следующих случаев:

а/ Проверка двигателей или определение тягового усилия /испытание двигателей или свай/ в местах, отведенных для этой цели портовой администрацией.

б/ Непродолжительные испытания, которые обычно проводятся до отхода, если:

аа/ киль судна не прикасается дна;

бб/ гребной винт вращается медленно;

сс/ работа гребного винта не углубляет или расплывает русла в порту и

дд/ другие суда не подвергаются опасности.

2. В ходе испытания член экипажа должен находиться на корме с тем, чтобы предупреждать приближающиеся суда и в случае необходимости остановить двигатель.

Статья 40.12

Установка тросов и цепи

1. Если в период высоких уровней безопасность судов и плавучих сооружений требует этого, то можно закрепить поперечные тросы через портовый бассейн. Однако судам и плавучим сооружениям запрещается сбрасывать в воду тросы и цепи, которые могут препятствовать судоходству, за исключением случаев, когда этого требует на короткое время выполнение судовых маневров, строительных или землечерпательных работ.

2. Если они представляют опасность для судоходства, тросы и цепи, сброшенные в воду, должны быть соответствующим образом ограждены. Их следует поднять или вытравить, когда этого требуют интересы судоходства.

Статья 40.13

Погрузка и разгрузка

1. Для погрузочно-разгрузочных операций суда должны становиться только в местах, выделенных для этой цели.

2. Формирование и расформирование плотов разрешается в порту только у установок, предназначенных для этой цели.

3. Погрузка и разгрузка судов производится в следующем порядке, если таможенные органы не дали на то других указаний и это не противоречит положениям, приведенным в п. 4:

а/ суда, перевозящие поштучно грузы и плавающие по установленному расписанию;

б/ все остальные суда.

Если встречаются суда одной и той же категории, то порядок их погрузки и разгрузки определяется по порядку их прибытия. Водитель или судовладелец и предприятия, выполняющие перегрузочные работы, могут договориться о ином порядке, когда речь идет о судах одной и той же категории /подпункт "а" или "б"/. В смысле подпункта "а" судами, плавающими по определенному расписанию, считаются только суда, расписание которых было за две недели до входа в силу доведено до сведения судоходных предприятий, находящихся в Австрии, администрации порта, предприятий, занимающихся перегрузочными работами и органов речного надзора.

4. В отступление от положений, изложенных в п.3, погрузка и разгрузка взрывчатых веществ /Приложение 5/, воспламеняющихся веществ, кроме воспламеняющихся жидких веществ /Приложение 4/ и судов, имеющих утечку, требующую быстрой разгрузки, с тем чтобы предотвратить бедствие, следует выполнять в возможно короткий срок без учета установленного порядка. Это положение применяется также в отношении других опасных веществ /статья 1.23/, если их характер или недостаточная либо поврежденная упаковка может угрожать безопасности судна.

5. Об окончании операций погрузки и разгрузки следует информировать органы речного надзора.

6. В ходе операций по погрузке и разгрузке допускается выполнение ремонтных работ, характер и объем которых не препятствует или не ставит под угрозу эти операции.

Статья 40.14

Опасность, вызванная потерей предметов в ходе погрузки и разгрузки

Когда в ходе погрузки и разгрузки было допущено падение в воду предметов, которые могут представить опасность для судоходства, то ответственное за это лицо должно немедленно, не нарушая другие свои обязанности, предупредить другие суда, находящиеся в порту, и информировать Администрацию порта.

Статья 40.15

Предохранение паропроводов и сливных труб

Сливные трубы и паропроводы, а также прочие подобные судовые установки, должны быть снабжены предохранительными устройствами, с тем чтобы не наносить повреждения или загрязнения другим судам, грузам, береговым сооружениям и лицам.

Статья 40.16

Пользование огнем на судах

1. На судах разрешается зажигать огонь только в защищенных местах топки, причем следует следить за огнем. Светом пламени можно пользоваться только в закрытых или прочно прикрепленных светильниках с металлической горелкой.

2. Запрещается курить и пользоваться открытым огнем в закрытых трюмах и вблизи открытых люков.

Статья 40.17

Суда, перевозящие опасные вещества

1. Погрузка и разгрузка опасных веществ /статья 1.23/ допускается только у перегрузочных пунктов, выделенных для этой цели.

2. Суда, перевозящие опасные вещества, за исключением ядовитых и едких, должны швартоваться носом к выходу.

3. Перестановка ночью и при ограниченной видимости судов, перевозящих взрывчатые вещества /Приложение 5/, допускается только вручную или при помощи лебедок.

Статья 40.18

Перегрузка жидких грузов

При перегрузочных операциях жидких грузов в наливные суда или из них следует принимать соответствующие меры для предупреждения опасности и, в частности, в случае перелива необходимо немедленно остановить судовые насосы и перекрыть затворы.

Статья 40.19

Поведение в случае возникновения опасности

1. При обнаружении пожара на судне или навигационном сооружении следует немедленно известить противопожарную службу, администрацию порта и органы речного надзора.

2. В случае возникновения пожара суда, находящиеся на стоянке в опасной зоне, должны немедленно покинуть эту зону и закрыть свои люки.

3. О каждом несчастном случае на борту, повреждениях, нанесенных судам, плавучим сооружениям или портовым сооружениям, а также о других аварийных случаях или затоплении судна, следует немедленно известить органы речного надзора или администрацию порта.

Пользование акваторией порта для других целей

Выполнение ремонтных работ на судах и плавучих сооружениях вне акватории, относящейся к судоверфям или судоремонтным заводам, допускается только, если характер и объем этих работ не подвергают опасности суда и не нарушают надлежащий порядок судоходства.

Статья 40.21

Движение в порту

1. Одновременное пересечение в двух направлениях входа в порт запрещается; это положение не распространяется на взаимное пересечение малыми судами. Суда, желающие войти в порт, могут при соблюдении указаний сигналов, регулирующих вход и выход, заходить во вход порта только когда выходящие суда покинули его.

2. При входе в порт буксируемые караваны могут вести в одном ряду не более двух единиц, пришвартованных лагом. При выходе из порта буксируемые караваны могут вести не более трех единиц, пришвартованных лагом.

3. При движении в порту силовая установка моторных судов не должна работать более, чем необходимо для безопасного выполнения маневров.

4. Плавание в порту судов, предназначенных для спортивных целей, допускается только до места, выделенного им для якорной стоянки.

Статья 40.22

Правила стоянки

1. Если суда, стоящие лагом, ненадежно пришвартованы друг к другу, то каждое судно или плавучее сооружение должно быть отдельно пришвартовано к берегу. В таком случае достаточно, если судно, находящееся ближе к берегу, прочно пришвартовано к нему.

2. Если суда стоят у прикрепленной перегрузочной установки /насосная станция, скат для мешков и т.д./, то другие суда должны оставлять пространство, необходимое для перестановки судов во время перегрузочных операций.

3. Места стоянки у перегрузочных установок предназначены для судов, выполняющих операции по погрузке или разгрузке. Если эти суда не пользуются предоставленным местом, то стоянка на них других судов допускается.

Статья 40.23

Нефтяные порты

1. Нефтяными портами являются:

а/ Порт Вена - Лобау

б/ Портовые бассейны I и II для бункеровки в промышленном порту Линц.

2. Не нарушая положения пункта 3, для перестановки судов в этих пунктах допускаются только моторные суда /портовые буксиры/, судовые двигатели которых работают на топливе класса КЗ /статья 5, абзац 1 Служебного Регламента судоходства, Ведомости Федеральных законов № 260/1971/. Выхлопные устройства силовой установки и палубных механизмов, а также дымовой трубы и дымоходы этих судов должны быть сконструированы или оборудованы таким образом, чтобы предотвратить выход искры.

3. Движение в порту других моторных судов и караванов, пользующихся топливом класса КЗ, допускается только для подвода или отвода судов, погрузки жидкого топлива, сдачи в соответствующие сборные емкости нефти, нефтяных отбросов или смеси воды с нефтью или для выполнения гидротехнических работ. Время их пребывания в порту ограничивается временем, необходимым для выполнения вышеуказанных операций. Плавание в акватории порта паровых судов или судов, пользующихся топливом иным, чем класса КЗ, запрещается.

4. За исключением судов, которые согласно пунктам 2 и 3 допускаются в порт, вход в порт разрешен только судам, желающим выполнить операции по погрузке или разгрузке жидких воспламеняющихся веществ /Приложение 4,

пункт 1/, или других нефтяных продуктов судам, танки которых должны быть дегазированы после перевозки таких грузов или очищены от остатков этих грузов, судам, перевозящим нефтяные продукты, которые имеют утечку и теряют груз, а также немоторным судам, выполняющим гидротехнические работы. Кроме того, суда, перевозящие жидкие легковоспламеняющиеся вещества /Приложение 4, пункт 1/, могут также входить в порт для проведения таможенного контроля. При этом положения статьи 40.25, пункт 6 не нарушаются.

5. В портах, упомянутых в пункте 1, положения статьи 6 абзац 23 Служебного Регламента судоходства, применяется ко всем судам, за исключением портовых буксиров, указанных в пункте 2. В ходе погрузки и разгрузки легковоспламеняющихся жидкостей класса К1 и К2/статья 5, абзац 1 Служебного Регламента судоходства/ запрещается оставлять открытыми крышки емкостей. Положения, изложенные в статье 6, абзац 8 указанного Регламента и касающиеся перевозки легковоспламеняющихся жидкостей класса К1 и К2, применяются аналогично к портовым буксирам.

Статья 40.24

Соблюдение чистоты в порту

1. Запрещается судовые бытовые отходы, фекалии, мусор, остатки груза, за исключением нефтяного, части судового оборудования и т.д. выбрасывать в воду; их следует сливать в санитарные установки или собирать в емкости для мусора, установленные в порту.

2. Во время пребывания судна в порту пользование судовыми туалетами, сток которых попадает непосредственно в воду, не допускается. Судам запрещается сливать в порту сточные воды.

Статья 40.25

Убежища и зимовка

1. В период, когда в связи с высокими уровнями воды /статья 19.01/, ледовыми явлениями, появлением льда, поступающего с гидроузлов на Дунае и прекращением эксплуатации

шлюзов судоходство на Дунае прекращается или в период, когда судоходство запрещается компетентными органами, либо приостанавливается из-за неблагоприятных метеорологических условий /буря, туман и т.д./, все суда и плавучие сооружения могут для убежища входить в порт, если в нем есть свободное место; плавучие сооружения пользуются этим положением, если суда, желающие найти убежище, не нуждаются в данном свободном месте. Если количество судов и плавучих сооружений, желающих укрыться, требуют этого, то места якорной стоянки, предназначенные для перегрузочных операций, могут быть также использованы для стоянки судов и плавучих сооружений.

2. На месте стоянки, покрытом льдом, следует постоянно освобождать соответствующее пространство для обеспечения возможности брать воду в случае возникновения пожара на судне.

3. Если при сильном ледоставе напор ставит под угрозу безопасность судна, следует принять все необходимые меры, чтобы освободить его ото льда.

4. Акватория, необходимая для дробления льда и движения в порту, должна освобождаться ото льда. Суда входят в порт в порядке их прибытия к входу. В интересах лучшего использования порта органы речного надзора могут в отдельных случаях давать иные указания.

5. Если в числе судов, желающих войти в убежище, находятся суда, имеющие на борту легковоспламеняющиеся вещества /Приложение 4/, взрывчатые /Приложение 5/ или радиоактивные вещества, или суда, груженные легковоспламеняющимися жидкостями /Приложение 4, пункт 1/, танки которых не были дегазированы, то они должны становиться отдельно у входа в порт.

6. В отступление от положений, изложенных в пунктах 1 и 5, суда, груженные легковоспламеняющимися жидкостями /Приложение 4, пункт 1/, или суда, танки которых не были дегазированы после перевозки таких грузов, допускаются к убежищу в Линц только в оборудованных для этих целей нефтяных портах, а в Вене - только в порт Вена - Лобау.

Статья 40.26

Правила поведения органов речного надзора, капитанов порта и портовой администрации

1. По просьбе служебных лиц, назначенных Администрацией порта, органы речного надзора должны сообщать им сведения и инструкции, которые к ним относятся, на основании положений портового Регламента. Органы речного надзора должны информировать о своих распоряжениях Администрацию порта и предприятия по перегрузке грузов, если таковые затрагивают их интересы. С учетом безопасности и надлежащего порядка в порту они обязаны учитывать интересы Администрации порта и предприятий по перегрузке грузов.

2. Если на основании статьи 33, абзац 4 Закона о речном надзоре назначены капитаны портов, то на основе положений портового Регламента, они выполняют в качестве вспомогательных органов задачи, возлагаемые на органы речного надзора. При выполнении функций речного надзора капитаны портов должны применять инструкции, полученные от органов речного надзора. Они обязаны немедленно информировать органы речного надзора о любом происшествии в порту, которое относится к безопасности судоходства и заявлять им о любом нарушении административного порядка.

Статья 41.01

1. Следующие положения применяются к частным портам:

Статьи 40.02, пункт 6; 40.07; 40.09; 40.10, 40.11, п.1, подпункты "b", "dd" и пункт 2; 40.12, пункт 2; 40.13, пункт 4; 40.14; 40.16-40.20; 40.21, пункты 1 - 3; 40.22, пункт 1; 40.23, пункты 2 - 5 и 40.24.

ГЛАВА Ш

И С К Л Ю Ч Е Н И Я

Статья 42.01

Исключения, касающиеся положений раздела 2

1. Суда и плавучие сооружения на стоянке в порту, а также которые переставляются с одного места стоянки на другое, освобождаются от применения положений Главы Ш второго раздела (определение судов). Тем не менее это положение не распространяется на:

а) суда, перевозящие легковоспламеняющиеся вещества (Приложение 4), или их танки, которые не были дегазированы, когда они находятся на стоянке в порту, не являющемся нефтяным портом. Эти суда должны также нести в порту сигналы, предписанные в статьях 3.21, 3.37, 3.43 и 3.44;

б) суда, перевозящие взрывчатые вещества (Приложение 5). Эти суда должны также нести в порту сигнализацию, предписанную в статьях 3.22, 3.38, 3.43 и 3.47;

с) суда, перевозящие радиоактивные вещества. Эти суда должны также нести в порту сигнализацию, предписанную в статье 3.43;

д) сигнал бедствия (статья 3.46).

2. Положения, определенные в статьях 6.31 - 6.34 (Звуковые сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости, плавание при помощи радиолокатора), не применяются в портах.

3. В отступление от положений, определенных в статьях 8.01, пункт 2; 8.02, пункт 2, освещение в порту щитов, указывающих запрещение подниматься на борт судна, курить или пользоваться открытым огнем не требуется.

- - -

ПРЕДПИСАНИЯ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ И ЗИМОВНИКАХ,
РАСПОЛОЖЕННЫХ НА УЧАСТКЕ ДУНАЯ ФРГ

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПОРТОВОГО РЕГЛАМЕНТА,
КАСАЮЩЕГОСЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ ПОРТОВ
РЕГЕНСБУРГ И БАРБИНГ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 7 августа 1975 г.
№ 222-2200 е 72

Значение некоторых терминов

В настоящем постановлении:

- 1) термин "судно" обозначает суда внутреннего плавания, включая малые суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда;
- 2) термин "судоводитель" обозначает водители судов;
- 3) термин "буксир" обозначает буксирующие суда и малые буксиры.

Статья 5

Меры, разрешения

1. Портовые власти могут для определенного случая принимать меры с целью обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, собственности и имущества, а также с целью охраны вод и поддержания должного порядка судоходства в районе порта.

2. Данное постановление предусматривает необходимость получения разрешения, в выдаче которого, однако, может быть отказано, если это обусловлено одной из перечисленных в пункте 1 причин, равно как при возникновении одной из указанных причин, любое ранее выданное разрешение может быть аннулировано.

Статья 6

Поведение в районе порта

1. В районе порта каждый должен вести себя таким образом, чтобы не причинять ущерба другому, не подвергать его опасности или не чинить препятствий судоходству в большей степени, чем к тому вынуждают обстоятельства.

2. Следует обращать особое внимание на операции погрузки, разгрузки и сортировки.

Пребывание в районе порта

Администрация порта может запретить пребывание в районе порта любому лицу, не имеющему на то разрешения.

Статья 8

Ответственность судоводителей

Судоводители или их представители должны следить за выполнением положений настоящего постановления в подлежащей их компетенции области. Ответственность других лиц, вытекающая из настоящего постановления или других предписаний, остается без изменения.

Статья 9

Свободный доступ на суда, предоставляемый лицам, исполняющим свои служебные обязанности

1. Судоводитель или его представитель должен допускать на борт судна представителей портовых властей, водной и судоходства БУНДА администраций, а также речной полиции, которые во исполнение настоящего постановления проводят до-смотр помещений, подлежащих таможенному опломбированию и сопровождать их. При этом по просьбе этих представителей им представляется информация о характерных данных, оборудовании и загрузке судна, о возможных происшествиях, имевших место на борту, а также обеспечивается доступ к соответствующим судовым документам. Вышеуказанные представители не должны входить в жилые помещения без согласия проживающих в них лиц, кроме юридического разрешения на это.

2. Лица, указанные в пункте 1, должны, по просьбе представителей властей, распорядиться об установке надежных сходен или о предоставлении в их распоряжение шлюпки, обеспечивающей сообщение между берегом и судном.

РАЗДЕЛ П

ДВИЖЕНИЕ СУДОВ И ИХ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Статья 10

Разрешение на вход

1. Необходимо иметь разрешение портовых властей для входа в район порта судам:

1) которым угрожает затопление;

2) охваченным огнем, на которых может произойти пожар, и в отношении которых нет уверенности, что ранее вспыхнувший на борту пожар полностью потушен;

3) загруженным опасным грузом по смыслу статьи 1.23 Полицейского регламента судоходства на Дунае или не подвергшимся дегазации судам, которые в последний раз были загружены грузами такого рода;

4) которые по своей конструкции или размерам могут подвергнуться опасности или значительному затруднению портовых операций;

5) предназначенным к демонтажу;

6) подпадающим под особые меры на основании закона от 1 июля 1971 г. о международных предписаниях и об обеспечении здоровья от 25 июля 1969 г.

2. В случае, если указанные в пункте 1 обстоятельства возникли в портовом районе, следует немедленно сообщить об этом администрации порта.

3. Паромы, доки, причалы, ангары для судов, плавучие средства, на которых размещены механизмы, такие как землечерпалки, подъемные краны, элеваторы, подвесные молоты и т.п., а также спортивные лодки с мотором, весельные лодки и т.п. могут быть перевезены или могут войти в район порта только при наличии разрешения администрации порта.

4. Выдача разрешения может быть связана с определенными условиями и оплатой сборов.

Заявление о прибытии и об отбытии

1. Судоводитель или уполномоченное им лицо обязаны сообщить о своем судне по прибытии его в район порта в форме, требуемой портовыми властями, с предъявлением документов, относящихся к судну и его грузу, равно как и заявить в должное время о его отбытии. Как при прибытии, так и при отбытии он должен заполнить для своего судна соответствующий формуляр, предусмотренный предписаниями, касающимися установления статистических данных о перевозках по речным путям Федеративной Республики Германии. Портовые власти могут издать особые предписания.

2. Не обязаны заявлять ни о прибытии, ни об отбытии:

1) спасательные и водоотливные суда, а также суда общественных служб, порт приписки которых находится в районе действия Основного закона;

2) суда, пользующиеся по данному пункту освобождением, предоставляемым портовой администрацией.

Статья 12

Места стоянки

1. Портовая администрация может выделить для судов определенные места стоянки. При наличии определенных таким образом мест стоянки, без разрешения портовой администрации суда не должны покидать их, с тем чтобы встать в другом месте.

2. Находящиеся в портовом районе суда, на которых не ведутся погрузочно-разгрузочные работы, могут быть направлены администрацией порта к другим местам стоянки.

3. Судам, отстраненным от плавания, для того чтобы остаться в портовом районе, необходимо разрешение администрации порта.

4. По требованию администрации порта судоводитель должен швартовать судно.

5. Водитель судна, задержанного льдом на месте стоянки, должен поддерживать незамерзшей, по крайней мере, одну полынью, достаточно большую для того, чтобы в случае пожара из нее можно было бы брать воду.

6. Судоводитель или его представитель должен обеспечивать очистку судна ото льда, когда этого требует безопасность судна.

Статья 13

Швартовка и ошвартовка

1. Для швартовки или ошвартовки судов используются только причальные тумбы и петли. Нельзя крепить швартовы к железнодорожному пути или к рельсам для кранов. Трап, леерное устройство, кольца, ступеньки, железнодорожные и др. пути не должны использоваться для швартовки. Пришвартованные суда не должны мешать в большей степени, чем к этому их принуждают обстоятельства, движению на воде, по дорогам, вдоль берега, лестницам и ступеням, ведущим к платформам.

2. Суда должны быть пришвартованы прочно, надежно и таким образом, чтобы швартовы можно было легко отдать, а другим судам не чинилось препятствий в большей степени, чем к тому принуждают обстоятельства, когда эти суда в свою очередь отдают швартовы. При швартовке следует учитывать, что суда должны быть способны следить за изменениями уровня воды.

Статья 14

Запрещение перегрузки

Запрещено перегружать грузы тогда, когда их последующая перевозка или разгрузка в месте назначения не соответствует предписаниям БУНДА и земель.

Погрузка и разгрузка

1. Для погрузки и разгрузки в портовом районе суда должны причаливать только в специально предусмотренных для этого местах. К причалам, оборудованным и предназначенным только для перегрузки определенных опасных грузов по смыслу статьи 1.23 Полицейского регламента о плавании по Дунаю, должны приставать суда, не собирающиеся производить погрузку или разгрузку, или суда, не имеющие разрешения на перевозку таких грузов.

2. Судоводители должны допускать, чтобы погрузочно-разгрузочные работы производились через их суда..

3. Наземные транспортные средства и грузы должны соответственно ставиться на стоянку или складироваться на расстоянии не менее 2 м от края берега /края причала/, если это не создает препятствий для полезных габаритов железнодорожных и крановых путей порта.

4. По завершении погрузочно-разгрузочных работ находящееся в пользовании портовое оборудование должно быть очищено и приведено в порядок лицами, его использовавшими.

5. В районе порта-убежища Регенсбург-Крейцхоф погрузочно-разгрузочные работы запрещены, за исключением тех, которые проводятся для обслуживания парка оборудования.

Статья 16

Сходни

1. По просьбе любого лица, если она обоснована, судоводители должны устанавливать надежные сходни и обеспечивать безопасность перехода.

2. В случае, когда несколько судов стоят рядом, водители судов, находящихся ближе к берегу, должны допускать, чтобы мостики были перекинuty через их суда, с тем чтобы люди имели связь с берегом и грузы переносились по ним.

3. Сходни должны обеспечивать надежную связь с берегом и быть достаточно освещены в ночное время. Осветительные установки должны размещаться таким образом, чтобы не затруднять движение в порту, внося путаницу или ослепляя. Судоводители или их представители должны следить за тем, чтобы сходни поддерживались в состоянии, обеспечивающем надежное сообщение с берегом.

Тросы, канаты и цепи, протянутые с судна или плавучего средства

1. Помехи судоходству, причиняемые протянутыми с судна или плавучего средства тросами, канатами или цепями, допустимы лишь в течение короткого отрезка времени и только в том случае, когда это необходимо для совершения судном маневра или для строительных работ.

2. Протянутые таким образом тросы, канаты и цепи, в случае, если они могут помешать судоходству, должны быть ограждены в дневное время и освещены ночью таким образом, чтобы их было видно с других судов. Их следует выпускать или травить по грунту, когда этого требуют интересы судоходства.

Статья 18

Буксирование и толкание

1. Без крайней необходимости суда не должны осуществлять операции буксирования или толкания или вести счалом другие суда иначе, как при наличии разрешения, выданного компетентными властями, осуществляющими освидетельствование. На судах, оборудованных гаками для буксировки, должна иметься возможность освободить буксирные тросы даже тогда, когда они полностью натянуты.

2. Суда, по смыслу пункта 1, должны вести буксируемые суда, толкаемый ими состав или суда, которые они ведут счалом, с учетом их габаритов и таким образом, чтобы, имея в виду свободное пространство и условия судоходства в районе порта, они могли выполнять все необходимые маневры.

3. На любом буксируемом судне у штурвала во время плавания должен постоянно находиться человек, обладающий соответствующими навигационными знаниями. Для счаленной группы достаточно одного такого человека. Водитель буксира также несет ответственность за выполнение этого предписания.

4. Суда, неспособные уверенно маневрировать в районе порта, должны обеспечить себе соответствующую помощь со стороны службы по буксировке.

5. Суда, не имеющие эффективного рулевого управления, должны быть стабилизированы на случай внезапного поворота во время их буксировки.

6. Буксирный трос не может быть отцеплен без предварительного двустороннего согласования.

7. Для операций толкания и буксировки внутри портового района необходимо получить разрешение администрации порта.

Статья 19

Пуск винтов

1. На пришвартованных судах винт может быть пущен для испытания работы двигателя только с разрешения администрации порта.

2. Мощность, развиваемая собственными двигателями судна, не должна превышать значений, необходимых для надежного его управления.

3. Работа винтов не должна стать причиной появления углублений или возвышений на рейде порта, повреждений дамб, а также угрожать безопасности других судов.

Статья 20

Меры предосторожности на борту

1. Никакой предмет не должен выдаваться наружу с одной или с другой стороны судна. Якоря должны быть достаточно хорошо закреплены, но следует обеспечить возможность их сброса: они должны быть размещены таким образом, чтобы не нанести повреждений другим судам и сооружениям.

2. При входах в порт и его бассейны якорь может быть сброшен с судов только в том случае, когда они буксируются кормой.

Отдача швартовых в случае неотвратимой опасности

Без согласия судоводителя или его представителя с буксируемых судов швартовы могут быть отданы, а судно может быть отбуксировано другими судоводителями или уполномоченными ими лицами только в случае неотвратимой опасности. В этих случаях портовые власти должны немедленно ставиться в известность об этом.

Статья 22

Экипаж судна и его охрана

1. Во время буксировки любое судно должно иметь на борту достаточный экипаж.

2. Всякий раз, когда судоводитель покидает свое судно, он должен оставить на время своего отсутствия ответственного представителя, обладающего соответствующими навигационными знаниями. Судоводитель или его представитель должен постоянно находиться на судне и по требованию правомочных лиц представлять документы, относящиеся к судну и его грузу.

3. Что касается судов, на которых нет людей, или снятых с навигации, или по какой-либо другой причине постоянно или временно не имеющих экипажа, администрации порта должны быть сообщены имя и адрес лица, ответственного за судно и проживающего на месте. В отдельных случаях администрация порта может предоставить подобную возможность и для снятых с навигации судов, на которых проживают люди.

Статья 23

Пользование причалами и лестницами

1. На лестницах и на причалах не должны складываться никакие предметы. Лестницы и причалы должны оставаться свободными для доступа.

2. По лестницам грузы должны только проноситься.

3. Администрация порта может давать разрешение на отступление от положений данной статьи.

Регулирование судоходства

1. Входы в порт не должны использоваться в обоих направлениях одновременно. Суда должны с помощью предписанного сигнала сообщить о своем намерении пройти по одному из выходов. При прибытии суда не должны заходить в порт, пока не пройдут выходящие из него суда. Водители самоходных судов, выходящих из порта, должны вести круговое наблюдение за движением судов по Дунаю и в случае необходимости сбавить ход.

2. Суда, идущие вверх против течения, могут проходить через входы в порт, имея на буксире три единицы шириной до 12 м или две плавучие единицы, счаленные бортами, общей шириной до 20 метров. Суда, идущие вниз по течению, могут проходить через входы в порт с одной счаленной к борту единицей и на буксире с одним рядом плавучих единиц, счаленных бортами, общей шириной до 30 м.

3. Судам разрешается производить поворот только в специально предусмотренных для этого местах. Администрация порта может допускать отклонения от этого правила.

4. Без предварительного разрешения портовых властей буксиры могут заходить во вход западного порта, в нефтяной порт и западный порт, а также в порт-убежище Регенсбург-Крейцхоф и в восточный порт только с целью провести туда или увести оттуда суда, бункеровки или пополнения запаса воды. Пребывание буксиров в данных портах и во входе к ним должно быть ограничено временем производства операций.

5. В пролете железнодорожного моста западного порта всякое расхождение или обгон судов запрещен. Входящие суда пользуются приоритетом по отношению к выходящим судам. Выходящие суда обязаны проверить, есть ли входящие суда и, если это необходимо, должны соответствующим образом координировать свои маневры. Входящие и выходящие суда должны обозначить свое намерение при помощи предписанных сигналов.

РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 26

Распределение мест стоянки

1. К южному берегу Дуная суда могут причаливать на следующих участках по указанной ниже ширине:

между	2379,131	и	2379,020	км	по ширине	10 м
"-	2379,020	и	2377,720	"-	"-	20 м
"-	2376,490	и	2376,410	"-	"-	20 м
"-	2376,790	и	2376,490	"-	"-	25 м
"-	2376,100	и	2375,150	"-	"-	30 м

Для наливных судов предназначены следующие районы/места стоянки:

между	2375,150	и	2374,800	км	по ширине	15 м
"-	2377,640	и	2377,410	"-	"-	20 м

На участке между 2377,720 и 2377,640 км км суда причаливать не могут.

2. К юго-восточному берегу входа в западный порт на участке длиной 300 м, считая от начала входа, могут пришвартовываться рядом не более шести судов. К северо-западному берегу западного порта, в районе места для поворота у входа в нефтяной порт, и в районе железнодорожного моста суда причаливать не могут.

3. В западном порту не разрешено пришвартовываться рядом более чем 3 судам вдоль причалов и более чем 2 судам к берегу с откосом. К южному и северному берегам нефтяного порта могут пришвартовываться рядом не более двух наливных судов. К стенкам южного и северного причалов восточного порта могут пришвартовываться рядом не более четырех судов.

4. К южному берегу порта-убежища Регенсбург-Крейцхоф между местом для поворота и устьем порта могут причаливать до трех рядов судов, один ряд за другим, с целью формирования толкаемых составов. В первом и во втором ряду, начиная с места поворота, могут размещаться рядом до четырех, а в третьем ряду - до трех судов. В районе места поворота стоянка судов запрещается.

Регламентация стоянки

1. Движение в акватории не должно быть затруднено вследствие швартовки или стоянки судов у берега; к берегу каждое судно должно быть пришвартовано отдельно. В случае, когда суда жестко счалены бортами, достаточно, чтобы к берегу было пришвартовано только судно наиболее близкое к нему; это не относится к судам, загружаемым у берега Дуная.

2. Когда суда причаливают к закрепленной погрузочной установке /подъемный кран, насос и т.п./, следует во время операций при погрузке оставлять свободным пространство, необходимое для отвода судов.

3. Владельцам участков вдоль причалов /прибрежным жителям/ предоставляется преимущественное право на использование пространства, служащего для причаливания, расположенного перед их сооружениями, в целях производства погрузочно-разгрузочных работ. Если же прибрежные жители не используют вышеуказанное пространство, администрация порта может выделить его другим судам; в случаях, когда прибрежные жители пожелают в дальнейшем использовать его для своих нужд, они должны, для того чтобы освободить его, предоставить другим судам по меньшей мере время, необходимое для производства погрузки в железнодорожный вагон, разгрузки из него или производства тех же операций с автодорожным транспортным средством.

Статья 28

Регламентация погрузочно-разгрузочных работ

1. Перегрузка грузов с помощью салазок, ленточных транспортеров или других подобных устройств может производиться только с разрешения портовых властей.

2. Вне арендованных складов на открытом воздухе грузы могут складироваться и храниться только в местах, специально предусмотренных администрацией порта.

3. Со стороны путей "для служебных маневров" предметы могут складироваться или храниться на расстоянии не менее 2 м, а на другой стороне - на расстоянии не менее 1,5 м от наиболее близкой железнодорожной колеи, причем расстояние измеряется соответственно от верхней кромки рельсов. При складировании грузов краном следует учитывать их склонность образовывать откос. Необходимо принять меры к тому, чтобы складированные предметы не скатились или не упали, где бы они ни были помещены. Лесоматериалы должны складироваться таким образом, чтобы они не могли быть унесены при высоких уровнях воды.

Статья 29

Снабжение топливом

Жидкое топливо, используемое на судах, может быть предоставлено только посредством закрепленных сооружений или плавучих бункеровочных баз.

Статья 30

Использование вод порта для других целей

1. Портовый район является служебным сооружением по смыслу статьи 21, абзац 2 Баварского закона о водах. Таким образом совместного использования портовых вод не существует.

2. Перемещение по замерзшей поверхности воды запрещено за исключением тех случаев, когда оно представляется необходимым для того, чтобы произвести работы на судах или очистить поверхность воды ото льда. Передвижение по льду осуществляется на свой собственный страх и риск.

Статья 31

Мероприятия в районе порта

Для проведения регат, ознакомительных экскурсий, соревнований спортивных лодок, так называемых соревнований "Корзофартен", фейерверка и других публичных мероприятий, которые могут затруднить движение судов, требуется разрешение администрации порта, при наличии которого следует, тем не менее, в обязательном порядке сделать заявление об этих мероприятиях.

Поднятие затонувших судов

Если судно затонуло, его водитель или владделец обязан без промедления сообщить об этом портовой администрации, как и другим компетентным службам и произвести работы по поднятию затонувшего судна, для которых администрация порта устанавливает подходящий срок.

Статья 33

Использование огня на судах

1. На судах разрешено разводить огонь только в местах, соответствующим образом защищенных, и в помещениях, отгороженных от трюма непроницаемыми переборками, причем за огнем должно вестись непрерывное наблюдение. Огонь может использоваться для освещения только в том случае, если он находится в закрытом или твердо закрепленном светильнике, имеющем металлический резервуар для горючего вещества.

2. Запрещается курить или пользоваться открытым пламенем в закрытых отсеках судна или вблизи трюмовых горловин.

3. На борту запрещено греть битум, гудрон, смолу или нефть, иначе как на открытой палубе, при закрытых люках всех отсеков, в резервуарах, сделанных из негорючих веществ, причем за огнем должно вестись непрерывное наблюдение и он должен быть разведен на прокладке из песка, камня или земли толщиной не менее 10 см.

Статья 34

Защита паровых и выхлопных труб

Находящиеся на борту сливные желоба, выхлопные паровые трубы и другие подобные устройства должны быть безопасными в том смысле, чтобы люди, машины, грузы и оборудование на берегу не могли бы в результате их работы претерпевать ущерб или же быть загрязнены.

Защита лестниц

Судам запрещается пришвартовываться к лестницам, а также затруднять их нормальное использование или препятствовать ему, создавая водоворот или образуя волну.

Статья 36

Уничтожение крыс и паразитов

1. Суда могут подвергаться фумигации или обрабатываться газом только после того, как об этом будет предупреждена портовая администрация, и только лицом, прошедшим специальный курс обучения.

2. Относительно пришвартованных судов администрация порта может распорядиться о принятии мер с целью воспрепятствовать или затруднить вторжение или бегство крыс.

Статья 40

Поведение в случае опасности

1. Заметив любые признаки начавшегося пожара, следует немедленно сообщить о них пожарной службе, полиции и портовым властям.

2. В случае начавшегося пожара экипажи судов, стоящих в зоне, подвергающейся опасности, должны немедленно явиться на судно, если такое требование по отношению к ним является разумным.

3. Независимо от существующих предписаний об обязательствах по оказанию помощи, необходимо выполнять распоряжения администрации порта, пожарной службы и полиции.

4. В срочных случаях помощь может быть вызвана продолжительными звуковыми сигналами.

5. О серьезных происшествиях, случаях смерти на борту, повреждениях судна и портового оборудования, происшедших на судне авариях или о том, что судно тонет, следует помимо служб, непосредственно занимающихся этими вопросами, незамедлительно сообщать речной полиции и администрации порта.

Общие случаи запрета

Запрещается:

- 1) снимать панели, прикрывающие водозаборные колонки, желоба, шпильки и кабели, или загромождать их;
- 2) находиться без разрешения в районе, где работают подъемные краны, проходить без разрешения на железнодорожные пути, стоянки подъемных кранов и другого оборудования;
- 3) использовать или приводить в действие оборудование порта, его сигнализацию и железнодорожное оборудование;
- 4) без разрешения снимать спасательные приспособления, предназначенные для коллективного пользования, или использовать их не по назначению;
- 5) курить в помещениях экспедиции, на складах, в трюмах и в железнодорожных вагонах, а также входить во все эти помещения с зажженной трубкой, сигарой или сигаретой и оставлять там непотушенную трубку, сигару или сигарету;
- 6) отпускать без привязи на берегу или в воде животных;
- 7) взбираться на склоны берега, не пользуясь лестницами;
- 8) закупоривать или перемещать отводы водостоков и желоба в склонах берегов;
- 9) сбрасывать различные предметы в котлованы, впадины покрытий, в сточные канавы или желоба или сооружать на них запруды;
- 10) без разрешения портовых властей производить непосредственно с судов или на судах ремонтные работы, которые создавали бы много шума или затрудняли бы портовые операции;
- 11) без разрешения судовых властей, чистить или смолить суда, за исключением шкал осадки судна;
- 12) без разрешения портовых властей ставить в районе порта светящиеся надписи, таблицы и щиты, а также иные подобные предметы. Это правило не отменяет предписаний, предусматривающих необходимость получения разрешения другой инстанции.

Содержание порта в чистоте

1. Всякое загрязнение портового района запрещается.

2. Судоводители, владельцы участков земли, расположенных в районе порта /прибрежные жители/, и лица, ответственные за перегрузку, должны принимать меры, с целью недопущения загрязнения вод и района порта.

3. Запрещено выбрасывать в воду твердые предметы.

4. Мусор, среди которого находятся предметы значительных размеров, такие как детали судового оборудования, балласт, куски железа, камни, строительные отходы и т.п., может сбрасываться только в местах, указанных администрацией порта. Судоводитель или прибрежный житель должен без промедления отдать распоряжение собрать и увезти его.

5. Уничтожение трупов животных должно быть незамедлительно произведено предприятием, правомочным уничтожать трупы животных.

6. Сор и вещества, разлитые во время операции перегрузки, должны быть удалены прибрежным жителем, для которого эта перегрузка производилась.

7. Образующиеся на судне бытовые сбросы должны собираться судоводителями в специально предназначенные для этой цели емкости. Необходимые для этого места свалки указываются и предоставляются прибрежным жителем, для которого производились соответственные операции по перегрузке. Прибрежный житель должен заниматься также и вывозом бытовых отходов.

8. Запрещается сливать на акваторию порта воду, содержащую масло, нефтяные отходы, жидкое топливо и другие жидкие вещества, могущие загрязнить воду. Судоводители отвечают за то, чтобы эти вещества были удалены в установленном порядке. Нефтяные отходы, а также пустые резервуары, в которых хранились масла, могут безвозмездно складываться на участке, выделенном для этого администрацией порта, но она должна быть предварительно поставлена в известность об этом.

9. В случае если предметы, угрожающие безопасности судоходства или представляющие опасность по какой-либо другой причине, масла или вода, содержащая масла либо другие жидкие вещества, загрязняющие воду, попали на акваторию порта, то ответственное за это лицо должно незамедлительно удалить их. В любом случае данное лицо должно сразу же поставить в известность об этом портовые власти, причем вне всякой зависимости от того, какие еще заявления являются обязательными в подобном случае. Кроме того, это лицо должно позаботиться о предупреждении тех, кто также пользуется этой акваторией.

Статья 43

Особые предписания, касающиеся безопасности на берегу

1. Запрещается курить в ангарах, на их платформах и подъездных путях, а также запрещается разводить и поддерживать открытый огонь в выделенных местах для складирования, погрузки или разгрузки легковоспламеняющихся или взрывоопасных грузов.

2. На близком расстоянии от веществ, указанных в пункте 1, или резервуаров, в которых перевозились эти вещества, запрещается вести сварочные работы или использовать паяльник или фторсунку.

3. Для классификации грузов, являющихся опасными, определяющей является статья 1.23 настоящего текста Полицейского регламента о плавании по Дунаю /ПРИД/..

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ ДЛЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
ПО СМЫСЛУ СТАТЬИ 1.23 ПРПД

/Приложения 4 и 5/

Статья 44

Действенность особых предписаний

Действующие предписания, касающиеся перевозки воспламеняющихся жидких веществ по внутреннему водному пути Дуная, применяются также и в районе порта Регенсбург. В случае, когда по этим предписаниям задачи и права возлагаются на компетентные органы, их берет на себя портовая администрация.

Статья 45

Извещение

Не нарушая положений статьи 10 о прибытии судов с опасными грузами на борту, по смыслу статьи 1.23 ПРПД, должно быть сообщено портовой администрации с уточнением характера и количества груза, если только этот порт не предназначен для перегрузки данного груза.

Статья 46

Операции по буксировке и толканию, швартовка

1. Для буксировки и толкания судов с воспламеняющимися или взрывоопасными грузами /Приложения 4 и 5 ПРПД/ могут использоваться только буксиры и толкачи, оборудованные искрогасителями.

2. Суда, имеющие на борту опасные грузы, должны, когда это позволяют местные и навигационные условия, пришвартовываться в порту таким образом, чтобы их носовая часть была развернута к выходу из порта. Это относится к толкаемым составам только в том случае, если их ведет самоходное судно.

3. Суда должны пришвартовываться при помощи тросов и таким образом, чтобы погрузочно-разгрузочные системы и электропровода не подвергались напряжению и давлению и не прогибались.

4. Тросы следует закреплять таким образом, чтобы они в любой момент могли быть отпущены. В ночное время или в пасмурную погоду суда с опасными грузами могут быть ошвартованы только с особой осторожностью.

Статья 47

Перегрузка

1. Перегрузочный причал:

Нефтяной порт предназначен исключительно для перегрузки жидкого топлива. Легковоспламеняющиеся жидкие вещества могут быть погружены или разгружены только на специально оборудованных и выделенных для этой цели причалах. Для погрузки и разгрузки на других причалах требуется особое разрешение портовой администрации, которое, однако, не заменяет разрешения, требуемого другими предписаниями.

2. Предосторожности в случае возможной опасности:

1) По вхождении в порт, судоводитель должен незамедлительно справиться о возможности отбуксирования своего судна, а также в случае наличия опасности предупредить полицию, пожарную команду и спасательную службу.

2) Они должны постоянно держать на борту экипаж, который мог бы привести в действие находящиеся на борту противопожарные установки или вывести судно из порта в случае бедствия.

3) Для толкаемых барж и других судов, не имеющих собственного механического двигателя, должна быть обеспечена возможность немедленной отбуксировки из порта.

3. Охрана и оповещение:

1) Во время операций по погрузке и разгрузке на борту должна быть организована постоянная охрана, задачей которой является следить за погрузочными трубопроводами, участками стыков и уровнем наполнения цистерн, и в случае опасности обеспечить немедленное прекращение работы насосов и заградительных клапанов на судне и на берегу. В случае разрыва погрузочных трубопроводов или утечки перегружаемого вещества, охрана должна немедленно включить сигнал тревоги и предупредить судоводителей и экипажи стоящих поблизости судов. Организация охраны является задачей судоводителя, тогда как на берегу охрана выставляется лицом, эксплуатирующим перегрузочную установку.

2) С разрешения портовых властей охрана на берегу может быть организована при помощи телевизионной установки, если при этом обеспечивается выполнение задач, возлагаемых на охрану согласно пункту 1.

4. Возможности эвакуации:

1) Во время перегрузки необходимо иметь возможность провести эвакуацию как с носа, так и с кормы судна. Шлюпка может считаться возможностью эвакуации только в том случае, если она спущена на воду и находится около судна, готовая к использованию, и когда существует уверенность в том, что в случае опасности шлюпка не может быть использована при помощи механического движителя. По крайней мере одна из возможностей эвакуации должна быть предоставлена лицом, эксплуатирующим погрузочную установку.

2) Абзац 1 не относится к перегрузочным причалам, предназначенным исключительно для перегрузки веществ класса Ша, категории КЗ.

5. Пребывание на судне:

1) Во время производства погрузочно-разгрузочных операций пребывание на борту лиц, не являющихся необходимыми для перегрузки или для управления судном и не входящих в число лиц, постоянно живущих на судне, запрещается. Рекомендуются также, чтобы лица, постоянно живущие на судне, но не являющиеся необходимыми для перегрузки или для управления судном, не находились на судне во время производства погрузочно-разгрузочных операций.

2) Положения пункта 1 не относятся к перегрузочным причалам, предназначенным исключительно для перегрузки веществ класса Ша, категории КЗ.

6. Погрузка и разгрузка:

1) Во время погрузки и разгрузки легко воспламеняющихся жидких веществ суда не должны стоять непосредственно рядом или одно за другим. Это не относится к судам, загруженным веществами класса Ша, среди которых находятся грузы категории КЗ, однако при этом погрузочно-разгрузочные работы не должны производиться через судно.

2) Суда, не занятые погрузочными работами, должны находиться на расстоянии безопасности в 10 м, определяемом между обшивками судов, от судов, производящих погрузку или выгрузку веществ класса Ша, категорий Кх, КО, К1 или К2.

3) Когда на судах ведется погрузка или разгрузка веществ класса Ша, категорий Кх, КО, К1 или К2, внутри зоны безопасности в 10 м, исчисляемой от корпуса судна, не должно находиться никакого источника воспламенения. Во время погрузочно-разгрузочных работ в зоне безопасности не должны находиться лица, не занятые на этих работах. Лицо, эксплуатирующее перегрузочную установку, обязано обнародовать эти запретные правила, выставив особые щиты предупреждения.

4) В отступление от положений пунктов 2 и 3 администрация порта может увеличить необходимое безопасное расстояние или расширить зону безопасности с целью обеспечения и устранения угрозы безопасности общественному порядку.

5) Во время перегрузки жидких топлив группы А, класса опасности 1 и II статьи 3 Регламента, касающегося жидких топлив, а также во время дегазации трюмов судна у оголовка нефтяного порта и при входе в него /у местонахождения станции Шелл/, всякий раз должен быть выставлен мигающий желтый огонь. Кроме того, у оголовка порта должен быть поднят красно-белый шар. В течение этого времени на всех судах, находящихся в нефтяном порту, запрещается пользоваться незащищенным источником света или разводить какой-либо огонь, а также запрещается курить. Кроме того, эксплуатация машин, не имеющих взрывобезопасных выхлопных устройств, должна быть на данное время прекращена.

6) Включение мигающих огней и поднятие красно-белого шара производится лицом, ответственным за перегрузку жидкого топлива или за дегазацию. Действие системы предупреждения может быть прекращено не ранее, чем через час после завершения перегрузки или дегазации.

7. Применение других предписаний и расстояние при перегрузке:

1) Для случаев перевозки и перегрузки сжатых, сжиженных или растворимых под давлением газов, применяются по аналогии предписания, касающиеся веществ класса Ша, категорий Кх, КО, К1 и К2 статьи 44-46 и 47, абз.1-6, 8-16.

2) В отступление от статьи 47, абзац 6, расстояние и зона безопасности, предусмотренные по статье 47, абзац 6, пункты 2 и 3, должны составлять 50 м. Расстояние и зона безопасности должны быть обозначены красным щитом с минимальными размерами 0,80 x 0,80 м. Щит должен быть помещен на берегу лицом, эксплуатирующим перегрузочное оборудование таким образом, чтобы его было хорошо видно. Он должен выставляться только на время перегрузки и освещаться в ночное время каким-либо взрывобезопасным способом.

3) Компетентные органы могут, в отклонение от пункта 2, допускать меньшее расстояние для зон и расстояний безопасности, если наличие на берегу и на судне соответствующей техники, в частности автоматических выключателей немедленного действия, гарантирует достаточную безопасность.

8. Перегрузочные трубопроводы:

1) Для погрузочно-разгрузочных работ могут использоваться только гибкие шланги и надежно сочлененные трубы, номинальное давление для которых выше максимального давления в процессе эксплуатации. Если замечен представляющий опасность технический дефект, гибкий шланг или сочлененная труба не могут далее использоваться.

2) Не реже, чем раз в полгода, гибкие шланги должны испытываться на воздействие извне и раз в год должны испытываться под давлением, достигающим 1,5 номинального давления. Сочлененные трубы не реже, чем раз в два года, должны испытываться на воздействие извне и раз в четыре года испытываться под давлением, в 1,3 раза превышающем номинальное. Испытания должны проводиться экспертом в данной области, о чем составляется справка, подлежащая хранению до следующего испытания.

9. Меры предохранения силовой сети:

1) До соединения перегрузочных трубопроводов с судном, должно быть налажено сцепление электропровода этого судна с проложенными по берегу трубами. Это соединение может быть прервано только после демонтажа перегрузочных трубопроводов.

2) Соединительные электрокабели с судами, включая и кабели радиотелефонии, не должны устанавливаться или разъединяться во время производства погрузочно-разгрузочных работ.

3) Во время грозы производство погрузки и разгрузки разрешается только при использовании передвижных трубопроводов с автоматическим удалением воздуха из цистерн.

4) Предписания пунктов 2 и 3 не распространяются на суда, производящие погрузку или разгрузку веществ класса Ша, категории КЗ.

10. Крышки цистерн:

Крышки судовых цистерн, допущенных к перевозке жидких воспламеняющихся веществ, не должны пропускать газ.

11. Курение и использование открытого огня:

Во время погрузки и разгрузки запрещается курить и использовать открытый огонь и незащищенные источники света.

12. Перегрузка в ночное время:

Вещества класса Ша, категорий Кх, КО, К1 и К2 могут перегружаться в ночное время, если перегрузочный причал достаточно освещен. В зоне опасности перегрузочной установки освещение должно отвечать предписаниям уточненного Регламента об электрооборудовании во взрывоопасных местах.

13. Защита вод:

1) Независимо от других предписаний в области безопасности, лицо, эксплуатирующее погрузочно-разгрузочную установку, и судоводитель должны принимать все меры для избежания попадания жидких воспламеняющихся веществ в воду или на берег. Лицо, эксплуатирующее погрузочно-разгрузочную установку, должно позаботиться о наличии соответствующих технических приспособлений, таких как нефтяные заграждения, чтобы не допустить распространения жидких легковоспламеняющихся веществ в воде.

2) В случае если во время перегрузки жидкие воспламеняющиеся вещества были пролиты в воду или на берегу, лицо, эксплуатирующее установку по перегрузке, должно немедленно уведомить об этом пожарных, полицию и администрацию порта. Независимо от принимаемых мер, это лицо должно согласно указаниям представителей компетентных органов удалить пролитые вещества и устранить повреждения.

3) Лицо, эксплуатирующее погрузочно-разгрузочное оборудование, должно устранить остатки груза, воду, использованную для очистки цистерн, и балластные воды, которые должны быть слиты перед началом погрузки судна. Это лицо должно позаботиться об их надежном уничтожении на основе соответствующих предписаний БУНДА и Земель.

4) Транспортировка и перегрузка веществ, могущих загрязнить воды, должны вне зависимости от вышеупомянутых положений производиться таким образом, чтобы они не угрожали загрязнению вод. Во время перегрузки жидкостей, могущих загрязнить воды, следует, кроме того, следить за тем, чтобы вытекающая жидкость не могла попасть в осушительную сеть или в подпочвенный слой.

5) Трубы и гибкие шланги, используемые для перегрузки, должны иметь герметические и непроницаемые фитинги. В случае, когда трубопровод передвижной, весь трубопровод должен постоянно находиться в поле зрения. В ночное время передвижная часть трубопровода должна быть достаточно освещена. Рабочее давление, допускаемое для трубопроводов и резервуаров хранения, не должно превышать.

14. Действия после перегрузки:

1) После погрузки и разгрузки все помещения судов, за исключением погрузочных цистерн, должны быть проверены на концентрацию газа. Факт дегазации помещений должен быть зафиксирован в письменной справке. Если при измерении концентрации газа обнаруживается наличие взрывоопасных смесей воздуха с газом, то не следует приступать к работе на судне. Необходимо немедленно поставить об этом в известность речную полицию, которая примет дальнейшие меры.

2) После оформления справки о дегазации, в соответствии с пунктом 1, суда должны немедленно покинуть порт или причалить к местам стоянок для наливных судов. Администрация порта может ограничить время пребывания на местах стоянки для наливных и порожних судов, не подвергшихся дегазации.

3) В отступление от первой фразы пункта 2, суда могут продлить свое пребывание у места погрузки, если все установки для перегрузки жидких воспламеняющихся веществ в бассейне порта не работают.

15. Чистка и дегазация:

Суда могут быть подвергнуты чистке и дегазации только в разрешенных местах. При чистке и дегазации по аналогии применяются предписания статьи 47, абзацы 4-6, 11 и 12.

16. Наблюдение:

1) Погрузка и разгрузка судов должна осуществляться под наблюдением ответственного лица, обладающего знаниями в данной области /наблюдателя/, которое назначается лицом, эксплуатирующим перегрузочную установку, и не является членом экипажа. Фамилия наблюдателя должна быть доведена до сведения администрации порта. Наблюдатель может разрешить производство погрузки или разгрузки только убедившись в том, что все предписания, касающиеся безопасности и применимые к перегрузке, выполнены на судне и на берегу. Свидетельством выполнения всех предписаний в области безопасности является официальная контрольная карточка, которую заполняет и подписывает судоводитель, за исключением очевидных случаев несоблюдения мер безопасности. Ответственность водителя за свое судно остается в силе.

2) Наблюдатель должен оформить в письменном виде документ, подтверждающий факт соблюдения на судне и на берегу предписаний в области безопасности. Этот документ должен сохраняться в течение трех месяцев.

Статья 48

Места стоянки для наливных судов

Наливные суда могут использовать для стоянки только специально оборудованные и предназначенные для этого места /места стоянки для наливных судов/. Стоянка на других местах может производиться только с предварительного разрешения администрации порта, что не относится к судам, загруженным исключительно жидким горючим класса Ша, категории КЗ.

Статья 49

Контроль

Назначенные представители компетентных органов уполномочены наблюдать за местами перегрузки и судами, занятыми перегрузкой.

ПОРТЫ - УБЕЖИЩА

/Статья 1.24/

Статья 12.01

Область применения

1. Положения настоящей главы применяются в портах-убежищах Деггендорф/2283,9 км лев.бер./ и Пассау - Линдау /2222,1 км лев.бер./.

2. В порту-убежище Регенсбург-Крейцхоф /2373,0 км лев.бер./ применяются положения Постановления Административного округа и Регламента водной и судоходной Администрации Регенсбург, касающегося использования портов и причалов в Регенсбурге и Барбинге /Регламент, касающийся портов и причалов/ от 12 июля 1962 г. с последними поправками, внесенными на основании Постановления от 22 октября 1968 г.

Статья 12.02

Пользование портами-убежищами

1. В порту-убежище Деггендорф:

а/ район выше 2284,30 км предназначен для судов Бунда и Земли,

б/ район ниже 2284,30 км предназначен для торговых судов.

Суда, перевозящие воспламеняющиеся жидкие вещества группы КО-К2, допускаются в порт только по получении разрешения компетентного органа.

2. Порт-убежище Пассау-Линдау предназначен для судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества. Если в убежище нет достаточного места для всех судов, желающих пользоваться им, то суда, перевозящие жидкие воспламеняющиеся вещества группы КО-К2, пользуются приоритетом по отношению к судам, перевозящим жидкие воспламеняющиеся вещества группы К3. Суда, не перечисленные в первой фразе, могут входить в порт только по получении разрешения компетентного органа.

Статья 12.03

Надзор порта

Когда для порта-убежища компетентные органы назначают надзор, то он выполняет задачи, возлагаемые на компетентные органы.

Статья 12.04

Заявление о входе и выходе; Назначение места стоянки

1. Водители должны немедленно заявить компетентному органу или портовому надзору о входе своих судов, представив при этом судовые документы и коносаменты; они также должны заявить о выходе судов.

2. Компетентный орган или портовый надзор может выделить судам места стоянки. По просьбе компетентного органа или портового надзора суда должны переместиться с выделенного им места стоянки на другое.

Статья 12.05

Лицо, которому поручен надзор за судном

Фамилия лица, упомянутого в пункте 3 статьи 9.16, которому поручен надзор за судном, сообщается компетентному органу или портовому надзору.

Статья 12.06

Якорная стоянка

В портах-убежищах стоянка на якорю допускается только в срочных случаях. Тем не менее разрешается волочить якоря.

Статья 12.07

Вход в порт

Стоянка судов у входа в порт допускается только по разрешению компетентного органа или портового надзора. Судно может войти во вход в порт тогда, когда судно, выходящее из порта, прошло по входу.

Статья 12.08

Обязательные сообщения

Каждое происшествие, которое по своему характеру может угрожать безопасности и надлежащему порядку судоходства в портах-убежищах, должно быть немедленно доведено до сведения компетентного органа или портового надзора.

Статья 12.09

Меры, принимаемые в случае возникновения опасности

Водители судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества, должны немедленно после входа в порт принять соответствующие меры для предотвращения возникновения возможной опасности. При этом, в частности, следует принять меры по обеспечению в случае необходимости отвода судов и использования находящихся на борту огнетушителей.

Статья 12.10

Наливные суда

При стоянке в портах-убежищах люки наливных судов, перевозящих жидкие воспламеняющиеся вещества, не должны оставаться открытыми.

Статья 12.11

Ремонтные работы

В портах-убежищах ремонтные работы на судах могут быть произведены только по получении разрешения компетентного органа или портового надзора.

Статья 12.12

Наличие льда

1. При наличии льда судоводители обязаны в непосредственной близости от своих судов освобождать ото льда соответствующее пространство для обеспечения принятия противопожарных мер.

2. Компетентный орган или портовый надзор может потребовать от судоводителей выполнения работ, необходимых для предохранения судов от напора льда.

Статья 12.13

Исключения

Компетентный орган или портовый надзор могут допустить отступления от положений настоящей главы, если это не угрожает безопасности и надлежащему порядку судоходства.

Статья 15.11

Положения, относящиеся к судам

1. Не нарушая положений пункта 2, у причала перегрузочного нефтеналивного пункта Деггендорф-Дегенау /2282,64 км лев.бер./ допускается стоянка только одного наливного судна.

2. Наливные суда, желающие произвести операции по погрузке и разгрузке у перевалочного пункта, должны становиться выше причала, а именно между 2282,80 и 2282,72 км лев.бер. При этом допускается стоянка не более трех наливных судов лагом. Если место стоянки занято, то наливные суда могут становиться рядом с наливным судном, стоящим у причала или на месте стоянки, упомянутом в пункте 3.

3. Наливные суда, которые выполнили операции по погрузке или разгрузке у перевалочного пункта, должны становиться ниже этого пункта, а именно между 2282,56 и 2282,38 км лев.бер.

4. Суда, которые не намерены выполнять операции по погрузке или разгрузке у перевалочного пункта, не должны становиться между 2282,0 и 2282,56 км лев.бер. Между 2282,56 и 2282,38 км лев.бер. эти суда могут становиться только:

а/ при наличии места на месте стоянки,

б/ когда они намерены провести ночь на месте стоянки или

когда они желают взять наливное судно, которое было погружено или разгружено у перевалочного пункта, или

когда они по неотложным навигационным причинам не могут выйти в рейс.

Эти суда должны продолжать рейс в возможно короткий срок. Они должны особо следить за тем, чтобы не создавать препятствий для наливных судов, находящихся на месте стоянки и эксплуатации перевалочного пункта.

- - -

О Г Л А В Л Е Н И Е

Стр.

ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТАХ СССР ИЗМАИЛ И РЕНИ

Извлечения из обязательных постановлений по Измаильскому морскому торговому порту	7
/схемы - 2 л./	
Обязательные постановления по Ренийскому морскому торговому порту	19
/схемы - 2 л./	

ПРЕДПИСАНИЯ, ДЕЙСТВУЮЩИЕ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ РУМЫНИИ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЛАВАНИЯ В ПОРТАХ И ЗИМОВНИКАХ, ОТКРЫТЫХ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА	49
--	----

ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ НРБ, ВКЛЮЧЕННЫХ В ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СУДОХОДНЫЕ ИНСПЕКЦИИ г.г. РУСЕ И ЛОМ

Обязательные распоряжения о порядке и безопасности судоходства в порту Русе и других портах, включенных в Государственную судоходную инспекцию - г.Русе /374,100-650 км/	63
/схемы - 8 л./	
Обязательные распоряжения о порядке и безопасности судоходства в порту Лом и других портах, включенных в Государственную судоходную инспекцию - г.Лом /645,000-845,000 км/	103
/схемы - 6 л./	

ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ВНР В ПОРТАХ
БУДАПЕШТ, КОМАРОМ, МОХАЧ 129

ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ ЧССР
БРАТИСЛАВА, КОМАРНО, ШТУРОВО, РАСПОЛОЖЕННЫХ
НА ТЕРРИТОРИИ СЛОВАЦКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ 157

ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ И
ЗИМОВНИКАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА АВСТРИЙСКОМ
УЧАСТКЕ ДУНАЯ 175

ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ И
ЗИМОВНИКАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА УЧАСТКЕ
ДУНАЯ ФРГ 193