

Об утверждении Правил пропуска судов через судоходные шлюзы

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 февраля 2011 года № 95. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 6843.

В редакции от: 09.03.2021

Опубликовано: "Казахстанская правда" от 11.05.2011 г., № 152 (26573); "Егемен Қазақстан" 2011 жылғы 16 сәуірдегі № 152-153 (26555); Собрание актов центральных исполнительных и иных центральных государственных органов Республики Казахстан № 15, 2011 года (дата выхода тиража 07.11.2011)

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 февраля 2011 года № 95. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 6843

Об утверждении Правил пропуска судов через судоходные шлюзы

В соответствии с подпунктом 14) пункта 1 статьи 9 Закона Республики Казахстан от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 09.03.2021 № 103 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые Правила пропуска судов через судоходные шлюзы.

2. Комитету транспорта и путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Килыбай Н.И.) в установленном законодательством порядке обеспечить государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Ответственного секретаря Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Касымбек Ж.М.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня его первого официального опубликования.

Министр

А. Кусаинов

приказом
коммуникаций

Министра
Республики

У т в е р ж д е н ы
транспорта и
Казахстан

от 28 февраля 2011 года № 95

1. Общие положения

2. Специфические условия пропуска флота через судоходные шлюзы отражаются на навигационных картах, в лоцманских описаниях и в путевой информации.

1) вахтенный начальник судна (вахтенный помощник капитана) - должностное лицо, управляющее судном, которому оперативно подчинен весь личный состав, находящийся на вахте;

3) входной и выходной светофоры - светофоры, регулирующие соответственно вход в камеру и выход из камеры шлюза;

4) границы шлюза - створы дальних светофоров в нижнем и верхнем бьефах, ограничивающие участок водного пути, включающий в себя шлюз с причальными стенками;

5) дальний светофор - светофор, регулирующий подход судов к причальной стенке шлюза, а при отсутствии последней - к шлюзу. При наличии причальной стенки дальний светофор устанавливается на ее дальнем от шлюза конце; при отсутствии причальной стенки - на берегу подходного канала;

6) двусторонний судопропуск - судопропуск в ряду последовательных судопропусков, осуществляемых поочередно во встречных направлениях;

7) диспетчер по флоту - специалист, руководящий движением флота и осуществляющий связь с судами других судовладельцев для координации плавания и шлюзования;

8) многоступенчатый шлюз – шлюз с последовательным расположением камер на различном уровне и общими промежуточными головами;

9) начальник вахты шлюза - специалист, осуществляющий руководство пропуском судов в границах шлюза и управляющий работой механизмов шлюза, которому оперативно подчинен весь вахтенный персонал шлюза;

10) односторонний судопропуск - судопропуск в ряду последовательных судопропусков, осуществляемых в одном направлении;

11) промежуточный светофор - светофор, при двустороннем шлюзовании обозначающий ближнюю к шлюзу границу места стоянки ожидающих шлюзования судов и регулирующий совместно с входным светофором вход судов в камеру шлюза, а при одностороннем шлюзовании разрешающий или запрещающий прохождение судов до створа стопового знака на причальной стенке;

12) полезная длина камеры шлюза - часть длины камеры, ограниченная стоповыми знаками, в пределах которой суда и составы стоят при шлюзовании;

13) подходные каналы к шлюзам - судоходные каналы, предназначенные для подхода судов и составов к границам шлюза со стороны верхнего и нижнего бьефов. Границы подходных каналов указываются на навигационных картах;

14) стоповый знак - электрический сигнал красного цвета и (или) изображение на щите полосы красного цвета для обозначения границ полезной длины камеры шлюза и границ зоны швартовки судов у причальной стенки или их стоянки в подходном канале ;

15) судопропуск - комплекс всех организационно-технологических операций по проходу судов через шлюз, включающий движение судов при входе в камеру и выходе из нее, а также шлюзование;

16) шлюзование - комплекс технологических операций по вертикальному перемещению судов с уровня одного бьефа на уровень другого бьефа, связанных с работой механизмов шлюза (маневрированием воротами и затворами) и с наполнением или опорожнением камеры. В многоступенчатых шлюзах в процесс шлюзования дополнительно входят операции по переходу судов из камеры в камеру.

4. Осадка и габаритные размеры шлюзующихся судов обеспечиваются запасами относительно глубины на королях (порогах) шлюзов и фактической ширины и длины их камер не менее указанных ниже.

Суммарный запас по глубине на королях (порогах) устанавливается по форме, согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

По ширине (суммарный запас): в шлюзах шириной до 18 метра - 0,8 метра, свыше 18 метра - 1,0 метра.

Длина одиночного судна (состава), при прохождении шлюза, составляет меньше полезной длины его камеры.

5. К шлюзованию через судоходные шлюзы допускаются только суда и составы, не превышающие установленных габаритов:

- 1) по ширине – 17,2 метра;
- 2) по длине - 98 метров;
- 3) по высоте - 10 метров;
- 4) максимальная осадка судов – 2,25 метра.

К встречному шлюзованию на Бухтарминском шлюзе допускаются суда при суммарной ширине шлюзующихся судов и составов не более 17,2 метра, с учетом зазора между ними.

6. При наличии наледей на стенах камеры в шлюзах любой ширины шлюзование судов допускается при суммарном запасе по ширине не менее 0,4 метра от краев наледи.

7. Суда, направляющиеся на шлюзование, имеют технически исправное рулевое управление, дистанционное автоматическое управление, необходимое давление воздуха в пусковых баллонах главных двигателей, а также втянутые и надежно закрепленные якоря.

8. К шлюзованию не допускаются:

1) нефтеналивные суда, имеющие утечку нефтепродуктов;

2) суда с опущенными якорями, с якорями на которых находятся посторонние предметы (троса, проволока);

3) суда с выступающими за габариты борта поврежденными элементами корпуса или надстройки, а также частями груза;

4) суда, водотечные или неукомплектованные необходимым инвентарем для шлюзования;

5) суда, вахтенные члены экипажа которых не обеспечены средствами безопасности (страховочными спасательными жилетами);

6) суда, не имеющие разрешение на плавание по водохранилищам;

7) суда, судовладельцы которых не имеют при себе: документы на судно (технический паспорт судна, право на управление судна, документы технического освидетельствования судна);

8) суда сторонних организаций, судовладельцы которых не произвели оплату за шлюзование или не заключили договор на шлюзование.

2. Порядок организации пропуска судов и составов через шлюзы

9. Организация движения флота при его походе к шлюзу, подготовка судов к пропуску через шлюз осуществляется судовладельцем.

10. Руководство и организация пропуска судов через шлюзы осуществляются начальниками вахт шлюзов с учетом графика проведения льготных шлюзований, согласно приложению 2 к настоящим Правилам, а также с учетом фактического подхода флота к шлюзу.

Судопропуск производится при наличии заявления, подаваемой в произвольной форме диспетчером по флоту или судовладельцем.

Для судов, работающих по расписанию, предварительная заявка не требуется.

11. Вахтенные начальники судов, идущих на шлюзование, сообщают по ультракоротковолновой (далее – УКВ) радиосвязи диспетчеру по флоту, или начальнику вахты шлюза не менее чем за 1,5 час (если это невозможно по условиям

работы УКВ радиостанции, то с максимального расстояния установления устойчивой связи) о расчетном времени подхода к границам шлюза, о техническом состоянии, габаритах и осадке судна (состава), а также о роде груза, о чем делается запись в судовом журнале.

При подходе к границам шлюза не менее чем за 1 километр вахтенные начальники судов запрашивают по УКВ радиосвязи у начальника вахты шлюза уточненные данные о порядке судопропуска.

12. При скоплении флота на подходах к шлюзу начальник вахты шлюза предупреждает вахтенных начальников подходящих судов о возможной задержке судопропуска, дает рекомендации по режиму движения судна и ориентировочному времени захода в границы шлюза и к месту стоянки.

Стоянка судов и составов в пределах границ шлюза в ожидании шлюзования разрешается:

1) на Бухтарминском шлюзе - в нижнем подходном канале у правой причальной стенки, ниже железнодорожного моста через канал, в один пыж, в верхнем бьефе – у бетонного причала, в два пыжа;

2) на Усть-Каменогорском шлюзе - в нижнем подходном канале, у правой причальной стенки, в один пыж от стоп – сигнала до железнодорожного моста через канал, в верхнем бьефе – у верхней причальной стенки, в два пыжа, или на рейде;

3) на Шульбинском шлюзе - в нижнем бьефе производится у правобережной кромки судового хода, вдоль острова "Ветловый", от 2974,7 километра до 2973,7 километра, в верхнем бьефе суда отстаиваются у правого берега на расстоянии не ближе 650 метров от плотины Шульбинской Гидроэлектростанции.

На Бухтарминском и Усть-Каменогорском шлюзах не осуществляется стоянка в следующих местах:

1) в нижних подходных каналах - у откосов оградительных дамб, уложенных бетонными плитами или камнем;

2) в верхнем бьефе – у правосторонних направляющих пал и оградительных биев гидроэлектростанции.

13. Остановка судов в ожидании пропуска через шлюзы на рейдах проводится по указанию диспетчера (начальника вахты) шлюза с учетом обеспечения безопасности подхода к шлюзу или отхода от шлюза шлюзующихся судов.

14. Вахтенные начальники судов, идущих на шлюзование и временный отстой которых на рейдах на подходах к шлюзам вызван выполнением других функций, сообщают диспетчеру (начальнику вахты) шлюза о цели и планируемом времени отстоя, а после выполнения указанных функций докладывают диспетчеру (начальнику вахты) шлюза о готовности к судопропуску.

15. Пропуск пассажирских и других судов, работающих по расписанию, осуществляется согласно расписанию их движения. Остальные суда пропускаются в

порядке их подхода к шлюзу, а при наличии очереди на подходах к шлюзам обеспечивается следующая последовательность их пропуска:

1) первая очередь - нефтеналивные суда и составы с нефтепродуктами или их остатками 1 и 2 класса, суда с взрывчатыми и отравляющими веществами, суда со скоропортящимися грузами и скотом;

2) вторая очередь – специальные объекты и суда технического флота;

3) третья очередь - сухогрузные самоходные суда и толкаемые составы, нефтеналивные суда и составы с нефтепродуктами или их остатками 3 и 4 класса;

4) четвертая очередь - сухогрузные буксируемые составы;

5) пятая очередь – суда, не принадлежащие к вышеперечисленным.

Во всех случаях суда, следующие на ликвидацию чрезвычайных ситуаций, пропускаются через шлюз вне очереди.

При большом скоплении флота у границ шлюза диспетчером (начальником вахты) шлюза, исходя из создавшейся обстановки, составляется план шлюзований, предусматривающий максимально быстрый и безопасный пропуск скопившегося флота. С целью наиболее полного использования полезной площади камеры шлюза в такой обстановке допускается отступление от указанной выше очередности пропуска флота. При этом принимаются меры по первоочередному пропуску пассажирских судов, выбившихся из расписания.

16. С целью наиболее эффективного использования судоходных шлюзов и транспортного флота, а также экономии воды разрешается совместное и встречное шлюзование следующих судов:

1) сухогрузные суда и составы, суда технического флота с нефтеналивными самоходными судами, груженые нефтепродуктами (или их остатками) 2, 3, 4 класса;

2) пассажирские суда (в том числе скоростные) с сухогрузными судами и составами и судами технического флота.

Совместное шлюзование любых судов с судами, перевозящими отравляющие и взрывчатые грузы, а также шлюзование судна с грузом 1 класса и его остатками, и груженого нефтегрузом любого класса на остатки груза 1 класса совместно с другими судами не допускается.

17. При совместном и встречном шлюзовании соблюдаются следующие требования:

1) пассажирские скоростные суда заходят в шлюз последними и устанавливаются в камере таким образом, чтобы у них на траверзе не было других водоизмещающих судов (кроме маломерных судов);

2) нефтеналивные самоходные суда заходят в шлюз и становятся первыми;

3) сухогрузные суда поставлены в камере на траверзе нефтеналивного самоходного судна при условии, что интервал между их бортами будет не менее 1 метра.

4) большемерные суда заходят в шлюз и становятся первыми, затем заходят суда, длина которых менее 25 метров;

5) при встречном шлюзовании суда, длина которых менее 25 метров, и судов большего размера переход из камеры в камеру первыми начинают суда меньшего размера, а после их швартовки переходят большемерные суда.

18. Начальник вахты шлюза дает разрешение на заход судов в подходной канал шлюза и передает на суда информацию об условиях плавания в подходных каналах, о находящихся в них судах.

19. Капитаны самоходных судов и шкиперы барж с момента подхода судов к дальнему светофору или входу в канал и до конца шлюзования (выход за пределы шлюза) подчиняются распоряжениям начальника вахты шлюза. При движении судов в подходных каналах, в верхнем бьефе, в границах дальнего светофора и во время шлюзования самоходными судами управляют капитаны или первые помощники, а несамоходными – шкиперы. При движении в подходных каналах шлюзов взаимный обгон судов и составов всех видов не допускается.

20. Разрешение на подход судов к причальным стенкам шлюзов дает диспетчер (начальник вахты) шлюза, путем включения разрешающего сигнала светофора (зеленый) или по УКВ радиосвязи.

21. При двустороннем судопропуске суда, ожидающие пропуска у причальной стенки, не пересекают своим форштевнем створ промежуточного светофора при его красном сигнале. При одностороннем судопропуске суда в ожидании пропуска ставится у причальной стенки не ближе створа стопового знака, проход к которому разрешается при зеленом сигнале промежуточного светофора (при этом входной светофор шлюза несет красный сигнал).

22. В пределах границ, установленных указаниями по организации судовой радиосвязи для данного рейда, судовые УКВ радиостанции переключаются на канал радиосвязи, присвоенный диспетчеру (начальнику вахты) шлюза. В пределах указанных границ на этом канале радиосвязи ведутся переговоры, относящиеся только к пропуску флота через шлюзы.

Диспетчера (начальники вахт) шлюза все переговоры по УКВ радиостанции, касающиеся судопропуска, ведут на канале с частотой 300,2 килогерц.

23. Все переговоры с судами по УКВ радиосвязи, относящиеся к судопропуску, фиксируются на центральном пульте управления шлюза автоматической записью.

24. Вахтенные начальники судов, у которых запас воды на короле шлюза под днищем составляет минимально допустимую величину, до захода в шлюз проверяют и сообщают фактическую осадку начальнику вахты шлюза.

25. Начальник вахты шлюза:

- 1) руководит движением судов в границах шлюза (дальние светофоры);
- 2) информирует судоводителей о глубинах на королях шлюза;
- 3) руководит расстановкой судов и составов у причальных стенок и в камере шлюза с учетом оптимального использования полезной площади камеры шлюза, обеспечения

безопасности, метеорологических условий, а также требований пункта 17 настоящих Правил;

4) объявляет очередность захода судов в камеру шлюза, перехода из камеры в камеру (в многоступенчатых шлюзах) и выхода из шлюза;

5) начинает процесс шлюзования только после окончания швартовки всех шлюзующихся судов в камере шлюза и получения оповещения о готовности к шлюзованию от вахтенных начальников судов по УКВ радиосвязи или одним коротким звуковым сигналом и после подтверждения судопропускника;

6) начинает наполнение камеры шлюза с забором воды из верхнего подходного канала и сброс воды из камеры шлюза в нижний подходной канал только после окончания швартовки судов, находящихся у причальных стенок шлюза;

7) не допускает выход судов из камеры шлюза при нахождении у причальной стенки нешвартованных, ожидающих встречного судопропуска судов;

8) информирует вахтенных начальников шлюзуемых судов об идущих и отстаивающихся в подходных каналах судах, о временно выставленных знаках в подходных каналах;

9) проверяет судовые документы, а также платежное поручение или квитанцию об оплате за осуществление шлюзования.

26. Вахтенные начальники судов выполняют указания диспетчера (начальника вахты) шлюза по расстановке судов (составов) у причальных стенок шлюза, порядку судопропуска и расстановки в камере шлюза. Полученные указания подтверждаются по УКВ радиосвязи, а при ее отсутствии или неисправности - подачей звукового сигнала "Я вас понял".

Если судно по каким-либо причинам из-за маневренных возможностей судна или состава, метеоусловий и прочих не следует полученным указаниям, то это обстоятельство сообщается диспетчеру (начальнику вахты) шлюза. При этом вахтенный начальник судна ожидает соответствующего решения принятого диспетчером (начальником вахты) шлюза.

27. При нарушении требований настоящих Правил начальник вахты шлюза не разрешает шлюзование и дальнейшее движение судна.

В этом случае начальник вахты шлюза составляет акт о характере нарушения по форме, согласно приложению 3 к настоящим Правилам и немедленно сообщает о данном факте начальнику шлюза или лицу, его замещающему.

В случае повреждения судном гидротехнического сооружения или повреждения судна при проходе гидротехнического сооружения судно прекращает движение, остановившись в месте, указанном начальником вахты шлюза, который немедленно сообщает о случившемся начальнику шлюза или лицу, его замещающему.

28. Судно со взрывчатыми и отравляющими веществами обеспечивается заходом в шлюз без остановки у причальных стенок.

29. Начало движения судов в камеру шлюза при двустороннем судопропуске разрешается при зеленом сигнале промежуточного и входного светофоров.

При одностороннем судопропуске начало движения судов в камеру шлюза разрешается при зеленом сигнале входного светофора.

Переход из одной камеры в другую в многоступенчатых шлюзах разрешается при зеленом сигнале входного светофора.

Выход из камеры шлюза при двустороннем и одностороннем судопропуске разрешается при зеленом сигнале выходного светофора.

30. Маломерные суда входят в шлюз после всех совместно с ними шлюзующихся судов и только с разрешения начальника вахты шлюза, переданного по громкой связи или через судопропускника.

31. Отсутствие сигнала на светофоре является запрещающим сигналом (соответствующим красному свету). В этом случае судно продолжает движение только с разрешения начальника вахты шлюза, переданного по УКВ радиосвязи.

32. После расстановки и швартовки в камере шлюза суда находятся в пределах стоповых знаков, ограничивающих полезную длину камеры.

33. При судопропуске вахтенный начальник судна:

1) информирует начальника вахты шлюза о техническом состоянии судна, выполнении требуемых мер безопасности и о готовности к судопропуску;

2) сообщает начальнику вахты шлюза по УКВ радиосвязи перед заходом в шлюз о выполнении требований пункта 7 настоящих Правил;

3) держит постоянную связь по УКВ радиосвязи с начальником вахты шлюза;

4) заходит в шлюз со скоростью не более 10 километров в час, обеспечивающей достаточную управляемость и остановку судна в месте, указанном для его швартовки, при этом на водоизмещающих судах, имеющих два главных двигателя и более, один из них запускается на режим заднего хода не позднее прохода носовой частью судна створа ворот шлюза;

5) сообщает начальнику вахты шлюза по УКВ радиосвязи или одним коротким звуковым сигналом об окончании швартовки в камере шлюза;

6) проходит шлюз с уложенными мачтами (в тех шлюзах, где это связано с высотными габаритными размерами);

7) проводит плавучие краны только с уложенными стрелами;

8) проходит король шлюза, с минимальной скоростью не работая винтами, если осадка судна составляет 220 сантиметров.

34. В многоступенчатых шлюзах разрешается встречное шлюзование судов. К встречному шлюзованию допускаются одиночные суда и составы всех типов, проходящие по габаритным размерам с установленными согласно настоящих Правил запасами, за исключением нефтеналивных судов с грузом 1 класса и судов с взрывчатыми и отравляющими веществами. Решение о проведении встречного

шлюзования и очередности перехода судов из одной камеры в другую принимает начальник вахты шлюза.

35. Швартовка судов у причальных стенок и в камере шлюза производится соответствующими швартовными канатами. Суда длиной более 25 метров ошвартовываются не менее чем двумя швартовыми (с носа и кормы), расположенными по одному борту. Суда длиной менее 25 метров швартуются за один кнехт посередине судна. Швартовка за плавучие рымы осуществляется вахтенным персоналом судов. Маломерный флот из-за специфического расположения сливных окон во второй камере Бухтарминского шлюза швартуется по правой стороне шлюза.

36. Во время шлюзования судно находится на подтянутых швартовых, при этом у каждого поданного швартового конца на судне находится наблюдающий, который следит за положением швартовых в период наполнения или опорожнения камеры шлюза.

Вахтенный начальник судна находится на капитанском мостике и следит за состоянием судна, а судопропускник шлюза возле камеры или на голове шлюза и следит за состоянием шлюзующихся судов и плавучих рымов камеры.

Отдача судовых швартовых производится только после полного открытия ворот и при наличии разрешающего сигнала светофора на вход в камеру или выход из нее.

37. О всех случаях утери якорей, рулей, насадок, гребных винтов, падения в подходной канал или камеру сорванных кнехтов и других крупногабаритных деталей в границах шлюза вахтенные начальники судов немедленно сообщают диспетчеру (начальнику вахты) шлюза.

38. Заводка в камеру шлюза несамоходных судов осуществляется буксирным теплоходом с мощностью двигателя не менее 150 лошадиных сил.

39. Скоростные суда на подводных крыльях при переходах из камеры в камеру и при выходе из шлюза следуют со скоростью не более 10 километров в час.

40. При наличии льда в камере шлюза к судопропуску допускаются только одиночные самоходные суда, односторонние толкаемые составы и составы с одной буксируемой баржей.

41. В границах шлюза не допускается:

1) швартовка судов за конструкции и другие предметы, не предназначенные для этой цели;

2) использование плавучих рымов для гашения инерции движущихся судов;

3) заход в подходные каналы за створы дальних светофоров и стоянка у причальных стенок шлюза судам, которым не требуется судопропуск, без согласования с диспетчером (начальником вахты) шлюза;

4) остановка судов у причальной стенки в ожидании встречного судопропуска ближе промежуточного светофора, а при одностороннем судопропуске - ближе стопового знака;

5) ведение перегрузочных работ в пределах подходных каналов и у причальных стенок без согласования с руководством шлюза и с диспетчером (начальником вахты) шлюза;

6) стоянка судов на якорях в границах причальных стенок шлюзов и вблизи бетонных креплений берегов (отдача якорей в указанных местах допускается только в исключительных случаях, когда остановка судна другим способом невозможна, а дальнейшее движение угрожает аварией);

7) проведение швартовных испытаний судов у береговых откосов и берегов в границах гидроузлов, за исключением испытаний в специально отведенных и соответствующе оборудованных местах;

8) работа винтами судов, находящихся в камере шлюза, при закрытии и открытии ворот шлюза;

9) выход на территорию шлюза и посадка с территории шлюза пассажиров и членов команд судов без разрешения диспетчера (начальника вахты) шлюза (за исключением аварийных ситуаций);

10) разведение открытого огня и проведение каких-либо огневых работ (электросварка, автогенная сварка) на площадке вдоль камеры шлюза при судопропуске нефтеналивных судов;

11) включение и работа на судах радиовещательных громкоговорящих установок при нахождении в пределах шлюзов и подходных каналов к ним;

12) освещение рубок судов и помещений пульта управления шлюза прожекторами на подходах и в камере шлюза;

13) нанесение надписей и прочих меток на поверхности стен и голов, пал, причальных стенок и других конструкций шлюза.

14) сбрасывание за борт мусора и откачка балласта;

15) производить пропуск судов при не полностью открытых воротах;

16) фото и видео съемка.

42. Разовые пропуски через шлюзы судов с меньшими габаритными запасами или со сверхгабаритными грузами осуществляются по согласованию с руководством шлюза, о чем делаются записи в вахтенном журнале шлюза и судовом журнале судна.

43. Разовые пропуски через шлюзы технически неисправных судов осуществляются при условии:

1) отсутствия возможности для безопасного пропуска флота в пункт назначения;

2) необходимости проводки судна к месту ремонта;

3) соблюдения бесперебойной работы судоходного сооружения.

При этом разовые пропуски технически неисправных судов проводятся при наличии согласования Регистра судоходства.

44. О временном (более 3 часов) выводе шлюзов из эксплуатации для профилактических осмотров и ремонта по графику или разового вывода шлюза

руководство шлюза заранее оповещает об этом судовладельцев и рассылает уведомительные письма.

П р и л о ж е н и е 1

к Правилам пропуска судов через
судоходные шлюзы

Сумарный запас по глубине на королях (порогах)

Тип шлюза	Глубина на короле (пороге), м	Запас под днищем судна, м
Железобетонный	До 2,5	0,25
	Свыше 2,5	0,4

П р и л о ж е н и е 2

к Правилам пропуска судов через
судоходные шлюзы

**График проведения льготного шлюзования через шлюзы
Республиканского государственного казенного
Восточно-Казахстанского предприятия водных путей**

Наименование шлюза	Пятница		Суббота		Воскресенье	
	Вверх	Вниз	Вверх	Вниз	Вверх	Вниз
Усть-Каменогорский шлюз	с 12.00 до 13.00	с 12.00 до 13.00	с 12.00 до 13.00	с 12.00 до 13.00	с 18.00 до 19.00	с 18.00 до 19.00
Бухтарминский шлюз	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00
Шульбинский шлюз	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00	с 15.00 до 16.00

П р и л о ж е н и е 3

к Правилам пропуска судов через
судоходные шлюзы

форма

АКТ о характере нарушения

от " ____ " _____ 20__ год.

Мы, нижеподписавшиеся, в лице _____

(должность, Ф.И.О., а для посторонних свидетелей место жительства)

Составили настоящий акт о следующем:

Теплоход _____, мощность _____ л.с.

с осадкой _____ см, принадлежащий _____

шлюзовался (вниз, вверх) _____, порожний, груженный или с

составом судов _____

Длина состава _____ м., ширина _____ м., осадка судна

_____ см. осадка судов составила _____

(указать осадку каждого)

Способ счалки составила следующий _____

(дать описание)

Вахтенными на судне были: по палубной команде _____

(должность, Ф.И.О.)

_____, по машинной команде _____

(должность, Ф.И.О.)

Указать состояние погоды, направление и силу ветра, огни светофора

Авария произошла при следующих обстоятельствах: _____

(дать подробное описание аварии с точным указанием времени суток, скорость хода

заход в шлюз, выход из шлюза или переход из камеры в камеру)

Повреждение механизмов и оборудования шлюза _____

(описать повреждение)

Несчастные случаи с людьми _____

(указать Ф.И.О., место жительства пострадавшего,

пол, ранения, какие меры приняты)

Простой шлюза в часах _____. Простой судов других _____

(указать название судов и время простоя по каждому судну)

Подписи: _____