

И Н С Т Р У К Ц И Я

**по пропуску судов через
Красноярский судоподъемник**

(взамен Инструкции, утвержденной 12.10.2004г.)

г. Красноярск, 2015

СОГЛАСОВАНО

И.о. начальника Енисейского УГМРН
Ространснадзора


В.С. Деревцов
«18» августа 2015 год

УТВЕРЖДАЮ

Руководитель
ФБУ «Администрация «Енисейречтранс»


В.В. Байкалов
«18» августа 2015 год

ИНСТРУКЦИЯ

**по пропуску судов через
Красноярский судоподъемник**

(взамен Инструкции, утвержденной 12.10.2004г.)

г. Красноярск, 2015

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения.....	3
2. Организация пропуска судов через Красноярский судоподъёмник.....	6
3. Движение судов в подходном канале нижнего бьефа	11
4. Движение судов в акватории верхнего бьефа	12
5. Подход и заход судов в судовозную камеру.....	13
6. Швартовка и выход судов из судовозной камеры.....	15
7. Общие требования к судам, пропускаемым через судоподъёмник	17
8. Порядок действий оперативно-диспетчерского персонала при повреждении судами сооружений и конструкций судоподъёмника	20
9. Ответственность за судопропуск.....	21
10. Приложение № 1	23
Приложение № 2.....	24
Приложение № 3.....	26

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Инструкция по пропуску судов через Красноярский судоподъёмник разработана на основании Правил плавания по внутренним водным путям РФ, утвержденных приказом Министерства транспорта РФ от 14 октября 2002 г. № 129, Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, утвержденных приказом Министерства транспорта РФ от 03 марта 2014 г. № 58, и Порядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях РФ, утвержденного приказом Министерства транспорта РФ от 01 марта 2010 г. № 47.

1.2. Настоящая Инструкция определяет организацию и технологию безопасного пропуска судов, составов и иных плавучих объектов (далее судов) Красноярским судоподъёмником через плотину Красноярской ГЭС и распространяется на:

- Управление эксплуатации Красноярского судоподъёмника — филиал ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей»;

- физических и юридических лиц при осуществлении судоходства в Енисейском бассейне внутренних водных путей;

- членов экипажей судов, следующих на судопропуск через Красноярский судоподъёмник.

1.3. Границами судоподъёмника являются:

- в нижнем бьефе — светофор, установленный на автодорожном мосту через реку Енисей;

- в верхнем бьефе — светофор, установленный на 1-м причальном устое.

1.4. Через Красноярский судоподъёмник разрешается пропускать суда и составы с общими габаритами не более:

- по длине — 78 м;

- по ширине — 15 м;

- по максимальной статической осадке — 1,86 м.

Осадка перевозимых судов и рейдовых буксиров должна обеспечивать запас воды под днищем судна относительно днища приёмного бассейна судовозной камеры не менее 34 см.

Судопропуск судов с габаритами, превышающими максимальные допустимые значения, осуществляется по согласованию с ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» и с разработкой Мероприятий по обеспечению судопропуска негабаритных судов.

Маломерные суда не могут требовать отдельной перевозки и принимаются к перевозке совместно с другими судами.

Допускается отдельная перевозка маломерных судов в попутном направлении при проведении технологического пробега судовозной камеры из одного бьефа в другой, а также на договорной основе при перевозке за пределами официальных сроков работы Красноярского судоподъёмника.

1.5. Пропуск судов через судоподъёмник (согласно техническому паспорту) осуществляется при уровнях воды в Красноярском водохранилище 230,0 м Балтийской системы и выше.

1.6. В порядке исключения, по отдельному решению руководства ФБУ «Администрация «Енисейречтранс», допускается перевозка судов при отметках уровней воды в верхнем бьефе ниже минимального судоходного уровня 230,0 м Балтийской системы в диапазоне от 230,0 м до 229,3 м с соответствующим уменьшением осадки перевозимых судов. При таких перевозках судовладелец согласовывает с главным диспетчером по движению флота Красноярского судоподъёмника (далее диспетчер судоподъёмника) и обеспечивает необходимую осадку рейдовых буксиров и подаваемых на перевозку судов в соответствии с уровнем воды в судовозной камере (Приложение 1 настоящей Инструкции).

1.7. Рейдовые и швартовые операции в акваториях судоподъёмника верхнего и нижнего бьефов, заводка несамходных судов в судовозную камеру (далее СК) и их вывод, швартовые операции в ней осуществляются экипажами перевозимых судов или рейдовых буксиров-толкачей.

1.8. При перевозке несамходных судов с габаритами согласно п. 1.4 или близкими к ним судовладелец выделяет рейдовый буксир-толкач, имеющий мощность главной двигательной установки 300–600 л.с. (220–440 кВт) и осадку не более 1,6 м.

При габаритах несамходных судов менее указанных в п. 1.4 с учётом загрузки судов, их парусности и погодных условий диспетчер судоподъёмника в отдельных случаях может разрешить выполнение операций по вводу-выводу указанных судов буксирам-толкачам меньшей мощности, но не менее 150 л.с. (110 кВт).

1.9. Заводка несамходных судов в СК должна осуществляться методом толкания, при котором обеспечивается необходимый обзор состава и акватории, маневренность и условия безопасности.

1.10. В исключительных случаях, при достаточном обзоре, освещенности и благоприятных погодных условиях, диспетчер судоподъёмника может разрешить заводку судна под бортом буксировщика. При этом на носу судна должен находиться специально проинструктированный член команды буксира (сигнальщик) с переносной радиостанцией для корректировки действий судоводителя при заводке судов.

Ведущий инженер СК (далее оператор СК) должен согласовывать действия судоводителя и сигнальщика и давать им дополнительную информацию по обеспечению условий безопасности.

1.11. Перевозка судов осуществляется в светлое время суток. Если пропускная способность судоподъёмника при таком режиме работы не обеспечивает потребность в грузообороте через плотину Красноярской ГЭС, то решение о круглосуточной работе Красноярского судоподъёмника принимает Федеральное агентство морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ с разработкой ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» организационно-технических мероприятий, обеспечивающих безопасность перевозок в таком режиме.

1.12. Срок окончания пропуска судов (согласно техническому паспорту судоподъёмника) определяется нижней допустимой границей температуры окружающего воздуха — 0 °С, но не позднее 25 октября.

1.13. Пассажирские и грузопассажирские суда пропускаются через судоподъемник без пассажиров на борту.

1.14. Оперативно-диспетчерский персонал судоподъемника, комсостав судов, подлежащих перевозке, и буксиров-толкачей, занятых на рейдовых операциях в акватории судоподъемника, обязаны знать и строго соблюдать настоящую Инструкцию и вновь издаваемые руководящие документы, регламентирующие порядок пропуска судов через Красноярский судоподъемник.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОПУСКА СУДОВ ЧЕРЕЗ КРАСНОЯРСКИЙ СУДОПОДЪЕМНИК

2.1. Руководство и организация пропуска судов через Красноярский судоподъемник осуществляется диспетчерской службой судоподъемника на основании заявок судовладельцев и судоходных компаний с учётом фактического подхода судов к границам судоподъемника.

2.2. Заявки на перевозку плавсредств с указанием даты подачи флота на предстоящий навигационный период подаются судовладельцами для согласования с администрацией Управления эксплуатации Красноярского судоподъемника (далее УЭКС) не позднее 1 мая текущего года для формирования планов работы судоподъемника в навигационный период.

2.3. Официальные сроки работы Красноярского судоподъемника в навигационный период устанавливаются Федеральным агентством морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

2.4. Перевозка судов за пределами официальных сроков работы осуществляется на договорной основе при условии технической готовности судоподъемника к эксплуатационной работе.

2.5. Пропуск флота через судоподъемник в пределах установленных сроков работы судоподъемника осуществляется на основании плана-графика на предстоящий месяц, разрабатываемого на основании навигационных заявок

судоходных компаний или отдельных заявок на перевозку, поданных судовладельцами не позднее 25 числа текущего месяца и согласованных с администрацией УЭКС.

Возможные изменения согласованных планов и заявок, а также срочные заявки на перевозку судов в текущем месяце должны быть поданы судовладельцами на согласование с администрацией УЭКС не менее, чем за двое суток до даты перевозки.

Конкретную дату и время перевозки флота судовладелец согласовывает с диспетчером судоподъемника не менее, чем за сутки до планируемого подхода судов к границам судоподъемника

Не подошедшее к судоподъемнику для перевозки в согласованный срок судно принимается только после пропуска судов, уже готовых к перевозке, даже если они в очередности были позднее.

Спорные вопросы по срокам перевозки опоздавших судов должны быть обозначены в договорах или соглашениях на перевозку, и решаются в переговорах между администрацией УЭКС и судовладельцами.

2.6. Организация движения флота до его подхода к судоподъемнику и подготовка судов к судопропуску осуществляется судовладельцем.

2.7. Рейдовые операции в акваториях УЭКС, заводка несамоходного флота в СК и его вывод из СК, а также швартовные операции осуществляются экипажем буксира-толкача судовладельца под руководством оперативно-диспетчерского персонала УЭКС.

2.8. Общее руководство пропуском судов и составов осуществляет диспетчер судоподъемника. Диспетчер дает разрешение судам и составам на заход в акваторию судоподъемника и руководит расстановкой флота у причальных устоев нижнего и верхнего бьефов.

2.9. Пропуск судов и составов осуществляется в порядке их подхода к судоподъемнику согласно плану-графику судопропуска или согласованной заявке.

При наличии очереди на судопропуск должна обеспечиваться следующая последовательность:

- первая очередь — нефтеналивные суда и составы с нефтепродуктами или их остатками с температурой вспышки паров ниже +60°C, суда со взрывчатыми и отравляющими веществами, суда со скоропортящимися грузами;

- вторая очередь — суда технического флота, суда, перевозящие специальные грузы;

- третья очередь — сухогрузные самоходные суда и толкаемые составы, нефтеналивные суда и составы с нефтепродуктами или их остатками с температурой вспышки паров +60°C и выше;

- четвертая очередь — сухогрузные буксируемые составы и иные суда.

Температура вспышки паров перевозимых нефтепродуктов сообщается диспетчеру судоподъёмника капитаном судна на основании перевозочных документов на загруженные нефтепродукты.

2.10. Суда, эксплуатируемые при выполнении задач, связанных с осуществлением противопожарной, медицинской, полицейской и аварийно-спасательной службы, а также суда, следующие на ликвидацию чрезвычайных ситуаций, пропускаются через судоподъёмник вне очереди.

2.11. Вахтенные начальники судов, следующих на судопропуск, не менее чем за 1,5 часа (если это невозможно по условиям работы УКВ радиостанции, то с максимального расстояния установления устойчивой связи) должны сообщить по УКВ радиосвязи диспетчеру судоподъёмника о расчетном времени подхода к судоподъёмнику, о техническом состоянии, габаритах и осадке судна, а также о роде груза, о чем делается запись в судовом журнале.

2.12. Вызов судами диспетчера судоподъёмника по УКВ радиосвязи осуществляется на 5 канале.

В пределах границ судоподъёмника переговоры, относящиеся к пропуску судов и обеспечению безопасности плавания, ведутся

на 6 канале УКВ радиосвязи, присвоенном Красноярскому судоподъёмнику Указаниями по организации судовой и береговой радиосвязи в Енисейском бассейне.

2.13. Суда с неисправной УКВ радиосвязью допускаются к перевозке как несамоходные, т. е. заводка их в СК и вывод из СК должны осуществляться буксиром-толкатом судовладельца.

2.14. Расстановка судов в ожидании судопропуска производится на внешних рейдах: в верхнем бьефе — в заливе «Шумиха», в нижнем бьефе — у левого берега на 36,7–37,1 км с учетом обеспечения безопасного подхода судов и составов, следующих к судоподъёмнику и от него.

Место постановки в пределах границ внешнего рейда определяет капитан судна или буксировщика.

2.15. При подходе к рейдам судоподъёмника не менее чем за 1 км вахтенные начальники судов запрашивают по УКВ радиосвязи у диспетчера судоподъёмника уточненные данные о порядке судопропуска.

2.16. Диспетчер судоподъёмника сообщает вахтенным начальникам судов об очередности и времени их пропуска и дает указание о постановке на рейд или к причальным устоям судоподъёмника, либо о подходе непосредственно к судовозной камере. Указания диспетчера судоподъёмника обязательны к исполнению судоводителями.

2.17. Разрешение на вход и выход судов из судовозной камеры во всех случаях дает оператор СК.

2.18. Оператор СК осуществляет руководство входом и выходом судов из СК, а также швартовными операциями в СК.

2.19. Распоряжения диспетчера судоподъёмника и оператора СК обязательны для исполнения вахтенными начальниками судов при их нахождении в границах судоподъёмника. Вахтенные начальники судов должны подтвердить получение распоряжений по УКВ радиосвязи, а при выходе её из строя — сигналом «Я вас понял» (один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий).

2.20. Если полученное распоряжение вахтенный начальник судна считает невыполнимым или выполнение его опасным (из-за маневренных характеристик судна или состава, метеоусловий и т.п.), то он должен поставить об этом в известность диспетчера судоподъемника и не предпринимать никаких действий до принятия согласованного решения.

2.21. Перед заходом в границы судоподъемника вахтенные начальники судов обязаны проверить и обеспечить безотказное действие рулевого устройства и дистанционного автоматического управления (ДАУ) главными двигателями, необходимое давление воздуха в пусковых баллонах главных двигателей, надежность закрепления втянутых в клюзы якорей, а также выполнение требований, указанных в пункте 7.1 настоящей Инструкции, о чем сделать запись в судовом журнале и доложить диспетчеру судоподъемника о готовности к судопропуску.

2.22. На нефтеналивных судах должны быть проверены системы пожаротушения с записью в судовом журнале. Запись о проверке средств пожаротушения несамоходных нефтеналивных судов делает в судовом журнале капитан теплохода-буксировщика.

2.23. При нахождении в границах судоподъемника управление буксиром-толкачом и судами, следующими на судопропуск, осуществляется только капитаном или лицом, исполняющим его обязанности.

2.24. Диспетчер судоподъемника обязан:

- руководить движением судов и составов в границах судоподъемника, их постановкой к причальным устоям;

- информировать вахтенных начальников судов, находящихся в границах судоподъемника, об идущих и отстаивающихся в подходе канале нижнего бьефа и акватории верхнего бьефа судах;

- объявлять очередность захода судов в подходе канал нижнего бьефа и акваторию верхнего бьефа;

- принимать меры по предотвращению аварийных ситуаций в процессе перевозки судов.

2.25. Все распоряжения, отданные диспетчером судоподъемника, должны фиксироваться в судовом журнале перевозимого судна и журнале диспетчерских записей судоподъемника с точным указанием времени их отдачи и получения.

3. ДВИЖЕНИЕ СУДОВ В ПОДХОДНОМ КАНАЛЕ НИЖНЕГО БЬЕФА

3.1. Судно может войти в подходе канал только по разрешению диспетчера судоподъемника.

Границами подходе канала являются светофоры, установленные на автодорожном мосту и шестом причальном устье.

При наличии в подходе канале судов, движущихся вниз, разрешение на вход дается только после того, как движущееся вниз судно пройдет автодорожный мост, и его капитан по радиосвязи доложит об этом диспетчеру судоподъемника, о чем в судовом журнале судна и журнале диспетчерских записей должны быть сделаны записи.

3.2. После захода в подходе канал судно должно швартоваться у причальных устоев или следовать прямо к судовозной камере в зависимости от распоряжения диспетчера судоподъемника.

3.2.1. При зеленом сигнале светофора на шестом причальном устье судно может швартоваться у шестого и пятого причального устоев.

3.2.2. При зеленом сигнале светофора на шестом, четвертом устоях судно может швартоваться у любых устоев причальной стенки.

3.3. Отсутствие зеленого сигнала на любом светофоре является запрещающим сигналом и соответствует красному свету. В этом случае капитан (вахтенный начальник) судна может продолжить движение только после получения разрешения от диспетчера судоподъемника. Передача такого разрешения фиксируется

соответствующей записью в журнале диспетчерских записей судоподъемника и судовом журнале судна.

3.4. Швартовка судов длиной более 30 метров у причальных устоев производится на два троса — носовой и кормовой.

3.5. Швартовка судов у причальных устоев разрешается только в одну нитку и только за швартовные устройства.

3.6. Во избежание повреждений конструкций причальных устоев и судов запрещается разворот судов длиной более 35 м в акватории нижнего бьефа судоподъемника. Разворот судна должен осуществляться ниже автодорожного моста.

4. ДВИЖЕНИЕ СУДОВ В АКВАТОРИИ ВЕРХНЕГО БЬЕФА

4.1. При красном сигнале светофора, установленного на первом причальном устье, подход к причальным устоям и вход судов в акваторию судоподъемника запрещен.

4.2. При зеленом сигнале светофора, установленного на первом причальном устье, судну разрешается подходить и швартоваться у первого — шестого устоев.

В любом случае при свободных 1–4 устоях суда должны швартоваться у них. Швартовка у 5–6 устоев, во избежание помех выходящим из судовозной камеры судам, должна осуществляться только по согласованию с диспетчером судоподъемника.

Без разрешения диспетчера судоподъемника проход судов за шестой причальный устой запрещается.

4.3. Зеленый сигнал светофора на первом причальном устье может быть включен при отсутствии в акватории судоподъемника судов,двигающихся вверх.

4.4. Швартовка судов длиной более 30 метров у причальных устоев производится на два троса — носовой и кормовой.

4.5. Швартовка судов у причальных устоев разрешается только в одну нитку.

4.6. Отсутствие зеленого сигнала на светофоре, установленного на первом причальном устье, является запрещающим сигналом и соответствует красному свету. В этом случае капитан (вахтенный начальник) судна может продолжить движение к причальным устоям только после получения разрешения от диспетчера судоподъемника. Передача такого разрешения фиксируется соответствующей записью в журнале диспетчерских записей судоподъемника и судовом журнале судна.

5. ПОДХОД И ЗАХОД СУДОВ В СУДОВОЗНУЮ КАМЕРУ

5.1. Подход судов к СК и заход в нее разрешается только при зеленом сигнале входного светофора, расположенного на правом борту СК, и наличии разрешения о подходе, полученного судоводителем от оператора СК по УКВ радиосвязи или громкоговорящей системе.

До захода в СК капитаны (вахтенные начальники) судов должны проверить и сообщить оператору СК фактическую осадку судна, а в случае осуществления буксировки — наибольшую осадку состава.

5.2. Подход всех судов, заход и заводка их в СК в нижнем бьефе осуществляется носом вперед.

5.3. Заход самоходных судов в СК в верхнем бьефе осуществляется кормой вперед. При этом разворот судна осуществляется в акватории верхнего бьефа за оголовком волнозащитной стенки.

Заход самоходных судов длиной менее 35 метров в верхнем бьефе допускается осуществлять носом вперед без разворота. Принятие такого решения должно быть согласовано между диспетчером судоподъемника, оператором СК и капитаном перевозимого судна.

5.4. Самоходные суда заходят в СК своим ходом. Несамостоятельные суда подводятся к СК и заводятся в нее при помощи буксира — толкача.

Заводка несамоходных толкаемых судов осуществляется носом вперед без разворота.

5.5. Во избежание повреждений металлоконструкций и оборудования судовозной камеры вход (выход) судов в СК должен производиться по прямой, вдоль осевой линии СК, без относительных и угловых смещений.

5.6. Вход и заводка судов в СК осуществляется с безопасной скоростью, обеспечивающей безопасное движение, достаточную управляемость и остановку судна (состава) в пределах стоп-сигналов, установленных на бортах СК и ограничивающих полезную длину приемного бассейна СК. При этом на водоизмещающих судах, имеющих два и более главных двигателя, один из них должен быть переведен на режим заднего хода не позднее прохода носовой (кормовой) части судна створа сегментного затвора судовозной камеры.

5.7. Ввод судов в судовозную камеру в верхнем бьефе при отметке 231,5 м БС и выше осуществляется вдоль направляющего понтона, установленного у волнозащитной стенки. При уровнях воды в водохранилище ниже отметки 231,5 м БС вход судов в СК осуществляется без направляющего понтона.

Швартовка судов за направляющий понтон и волнозащитную стенку запрещается.

5.8. Разворот крупногабаритных самоходных судов в ВБ, их подход и заход в СК, при необходимости, осуществляется с помощью буксира-толкача, выделяемого владельцем перевозимого судна. Необходимость в помощи буксира-толкача определяется капитаном судна, который уведомляет об этом диспетчера судоподъемника.

5.9. Толкаемые составы длиной более 78 метров (вместе с буксировщиком) перед заходом в СК расформировываются, а несамоходные суда заводятся в СК буксиром — толкачом без разворота. Толкаемые составы длиной до 78 метров в верхнем бьефе могут входить в СК как самоходные, то есть кормой вперед.

5.10. Все суда и составы со спецгрузами при наличии соответствующих сигналов светофоров и разрешения диспетчера

судоподъемника проходят в СК без остановки у причальных устоев.

6. ШВАРТОВКА И ВЫХОД СУДОВ ИЗ СУДОВОЗНОЙ КАМЕРЫ

6.1. После ввода судна в СК, оно должно быть ошвартовано в пределах стоп-сигналов за амортизирующие швартовные устройства судовозной камеры вращающуюся согласно схемам швартовки (Приложение 2).

Швартовные устройства СК снабжаются штатными швартовными стальными тросами, рассчитанными на швартовку максимального расчетного судна грузоподъемностью 1500 тонн.

Швартовку судов длиной менее 20 метров, а также маломерных судов, допускается осуществлять судовыми швартовными тросами или канатами.

6.1.1. Баржи с максимально допустимыми габаритами, загруженные до номинальной грузоподъемности и оборудованные 5-ю кнехтами, должны швартоваться за 5 швартовных устройств СК, а баржи, оборудованные 6-ю кнехтами, — за 6 швартовных устройств.

Порожние баржи с максимально допустимыми габаритами допускается швартовать за 4 швартовных устройства СК.

6.1.2. При длине судна менее 35 м допускается швартовка одним бортом за 2 швартовных устройства.

6.1.3. При длине судна более 35 м и ширине до 15 м допускается швартовка одним бортом за 3 швартовных устройства.

6.1.4. При одновременном пропуске нескольких судов или составов, состоящих из двух и более единиц, эти суда или составы, при швартовке к одному борту СК, должны быть на жесткой счалке.

6.2. По окончании швартовки в СК суда (составы) должны находиться в пределах стоп-сигналов, ограничивающих полезную длину судовозной камеры.

6.3. Швартовку перевозимых судов (составов) осуществляет экипаж этих судов. Ответственность за качество швартовки в судовозной камере несут вахтенные начальники перевозимых судов.

6.4. Швартовку перевозимых бескомандных судов выполняет экипаж буксира, который осуществляет их заводку в СК и несет ответственность за качество швартовки.

6.5. Об окончании швартовки капитан (вахтенный начальник) судна сообщает оператору СК по УКВ радиосвязи или одним коротким звуковым сигналом.

6.6. Оператор СК может начинать движение СК только после получения от капитана (вахтенного начальника) судна сообщения об окончании швартовки и оценки её качества. О начале движения судовозной камеры оператор СК обязан объявить по громкоговорящей системе оповещения.

6.7. В случае обрыва или ослабления одного или нескольких швартовых во время перевозки вахтенный начальник судна должен немедленно предупредить об этом оператора СК по УКВ радиосвязи или подачей звуковых сигналов «Предупреждение» (не менее 5 коротких сигналов) и принять меры по устранению опасности.

6.8. Приняв сигнал «Предупреждение» или сообщение по радиосвязи о неисправности швартовых устройств или нарушении швартовки судов, оператор СК должен подать команду на нормальный останов СК и принять меры по обеспечению надежной швартовки.

Дальнейшее движение СК разрешается только после устранения дефектов швартовки или неисправности швартовых устройств.

6.9. При заводке в СК и при перевозке судов оператор СК обязан наблюдать за поведением судна в камере и требовать от вахтенного начальника судна принятия мер по устранению дефектов швартовки и соблюдения настоящей Инструкции вплоть до отказа в перевозке при невыполнении экипажами судов требований оператора СК.

6.10. Отдача швартовых разрешается только по команде оператора СК. Перед отдачей швартовых судно должно быть приведено в рабочее состояние и готово к движению. Отдача швартовых на несамоходных судах разрешается только после швартовки судна к буксиру и готовности буксира на вывод судна из СК.

6.11. Самоходные суда выходят из СК своим ходом на малых оборотах машин, несамоходные суда выводятся из камеры при помощи буксира.

6.12. При вводе и выводе самоходных и несамоходных судов вахтенные начальники судов и буксиров обязаны принять все меры, предотвращающие повреждение металлоконструкций и оборудования СК и береговых сооружений.

При выходе из СК самоходные суда при наличии двух главных двигателей работают двигателем, расположенным ближе к центральной оси приёмного бассейна судовозной камеры.

7. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ, ПРОПУСКАЕМЫМ ЧЕРЕЗ СУДОПОДЪЕМНИК

7.1. К судопропуску не допускаются:

- суда, имеющие повреждения корпуса с водотечностью;
- суда, с выступающими за габаритную ширину элементами корпуса, надстройки, технологического оборудования, а также частями груза или иными предметами;
- суда, имеющие утечку нефтепродуктов;
- суда с неполностью поднятыми якорями;
- суда с якорями, на которых находятся посторонние предметы или грунт;
- суда с волочащимися тросами или цепями;
- суда с неисправными устройствами швартовки;

7.2. Самоходные суда с неисправными двигателями, рулевыми устройствами допускаются к судопропуску как несамоходные с использованием буксиров-толкачей в верхнем и нижнем бьефах.

7.3. Ответственность за техническое состояние судов и соответствие их габаритов требованиям п. 1.4. настоящей Инструкции несут капитаны судов и их владельцы.

7.4. Суда, следующие на перевозку, должны иметь исправное рулевое устройство, исправное дистанционное автоматическое управление главными двигателями, достаточное давление в пусковых баллонах главных двигателей, а также втянутые в клюзы и закрепленные якоря.

7.5. При судопропуске через Красноярский судоподъемник капитан (вахтенный начальник) судна должен:

- до захода в границы судоподъемника информировать диспетчера судоподъемника о выполнении требований пункта 7.4. и требований, указанных в пункте 7.1. настоящей Инструкции;

- поддерживать постоянную связь с диспетчером судоподъемника и оператором СК;

- выполнять указания диспетчера судоподъемника и оператора СК, отданные в соответствии с требованиями настоящей Инструкции;

- осуществлять в границах судоподъемника движение судна (состава) со скоростью, позволяющей обеспечить безопасное движение, маневрирование и остановку судна (состава) в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами;

- на судне, занятом перевозкой нефтеналивных грузов, перед заходом в судовозную камеру провести проверку безопасной концентрации паров нефтепродуктов, в судовой журнал внести запись о результатах проверки и сообщить их диспетчеру судоподъемника.

- принять меры к обеспечению надежной швартовки судна или состава у причальных устоев или в приемном бассейне судовозной камеры.

7.6. При нахождении в границах судоподъемника запрещается:

7.6.1. Маневрирование судов в акватории судоподъемника при силе ветра 6 баллов и более, а также при неудовлетворительной видимости.

7.6.2. Швартовка судов за волнозащитную стенку, направляющий понтон, за конструкции и элементы береговых сооружений и судовозной камеры, не предназначенные для этих целей.

7.6.3. Самовольное изменение указанного диспетчером судоподъемника места отстоя и ожидания перевозок.

7.6.4. Проведение на судах погрузочно-разгрузочных работ без разрешения диспетчера судоподъемника.

7.6.5. Отдача якорей в границах судоподъемника, за исключением случаев, когда остановка судна или состава без отдачи якоря невозможна, а дальнейшее движение судна угрожает безопасности судоходства.

7.6.6. Выход членов экипажей судов на территорию судоподъемника без разрешения диспетчера судоподъемника или на палубу машинных залов СК без разрешения оператора СК.

7.6.7. Включение и работа на судах громкоговорящих радиовещательных установок (за исключением громкоговорящей аппаратуры, служащей для подачи команд при швартовке судов).

7.6.8. Откачка подсланевых и сточных вод, выброс за борт мусора, шлака и других предметов.

7.6.9. Нанесение надписей и иных меток на конструкциях судоподъемника.

7.6.10. Освещение рубок других судов, помещений пульта управления СК и здания служебно-пультовых помещений судовыми прожекторами в темное время суток.

7.6.11. Производство ремонтных работ на судах при их нахождении в СК или у причальных устоев, когда перевозка судна объявлена диспетчером судоподъемника его капитану и принята к исполнению.

7.6.12. Разведение на берегу открытого огня и проведение сварочных работ на судах при их нахождении в СК.

7.6.13. Работа главных судовых двигателей и камбузных печей на судах, ошвартованных в СК. Котлы всех типов должны быть притушены.

7.7. При обнаружении повреждения корпуса судна, в случае угрозы потери его плавучести или возможного загрязнения акватории судно должно быть немедленно выведено за границы судоподъёмника.

7.8. При нарушении капитаном (вахтенным начальником) судна настоящей Инструкции диспетчер судоподъёмника должен запретить перевозку и/или движение судна в границах судоподъёмника и сообщить о нарушении в Красноярскую инспекцию государственного портового контроля.

8. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ОПЕРАТИВНО-ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПЕРСОНАЛА ПРИ ПОВРЕЖДЕНИИ СУДАМИ СООРУЖЕНИЙ И КОНСТРУКЦИЙ СУДОПОДЪЕМНИКА

8.1. При движении в пределах границ судоподъёмника капитан (вахтенный начальник) судна обязан принять все необходимые меры, предотвращающие повреждения конструкций судоподъёмника.

О всех повреждениях конструкций судовозной камеры, причальных устоев, других элементов сооружений судоподъёмника, нанесенных судном или составом при его перевозке, швартовке или отстое у причальных устоев, а также при утере якорей в границах судоподъёмника, рулей, насадок, гребных винтов и других крупногабаритных предметов, имеющих отношение как к самому судну или составу, так и к перевозимому грузу, капитан (вахтенный начальник) судна обязан немедленно поставить в известность диспетчера судоподъёмника.

8.2. В случае транспортного происшествия в границах судоподъёмника диспетчер судоподъёмника, оператор СК

и капитаны судов обязаны принять меры по ликвидации или уменьшению его последствий и действовать в соответствии с Положением по расследованию, классификации и учёту транспортных происшествий на внутренних водных путях РФ, утвержденным Приказом Минтранса РФ от 29.12.2003 г. № 221 и зарегистрированным в Минюсте РФ 29.01.2004 г. рег. № 5493.

8.3. В случае повреждения судном конструкций судоподъёмника диспетчер судоподъёмника или оператор СК обязаны запретить дальнейшее движение судна или состава до получения исчерпывающего объяснения от капитана судна об обстоятельствах и причинах допущенных нарушений.

Диспетчер судоподъёмника обязан незамедлительно доложить о случившемся начальнику УЭКС, в ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» и Красноярскую инспекцию государственного портового контроля, а также в Енисейское управление государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта для проведения расследования транспортного происшествия.

9. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СУДОПРОПУСК

9.1. Дежурный оперативный персонал судоподъёмника несет ответственность за соблюдение графика и очередности судопропуска, безопасность перевозки судна, безаварийную работу судовозной камеры и поворотного устройства, правильную швартовку судов в СК, выполнение требований настоящей Инструкции.

9.2. При пропуске через судоподъёмник вахтенные начальники судов несут ответственность за качество выполнения швартовки судов в СК и у причальных устоев, соблюдение настоящей Инструкции, Правил плавания по ВВП РФ, выполнение требований Особенности движения судов по ВВП Енисейского бассейна, других инструкций и руководящих документов.

9.3. Ничто в настоящей Инструкции не освобождает капитана, экипаж судна и оперативный персонал судоподъёмника

от ответственности за последствия, которые могут иметь место из-за невыполнения этой Инструкции или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

При толковании и применении настоящей Инструкции следует обращать внимание на всякого рода опасности и особые обстоятельства, включая особенности судоподъёмника, перевозимых судов и составов, которые могут вызвать необходимость отступить от этой Инструкции для избежания непосредственной опасности, как для судов, так и для судоподъёмника.

Заместитель руководителя
Федерального бюджетного учреждения
«Администрация Енисейского бассейна
внутренних водных путей»



Л. Н. Федоров

Начальник
Управления эксплуатации
Красноярского судоподъёмника



С. А. Корж

*Приложение № 1
к Инструкции по пропуску судов
через Красноярский судоподъёмник,
утвержденной 18 августа 2015 г.*

**Уровни воды в камере в зависимости от уровня ВБ
(при крайнем нижнем положении камеры)**

№№ п/п	Уровень ВБ (м)	Уровень воды в камере (м)
1	229,30	1,50
2	229,40	1,60
3	229,50	1,70
4	229,60	1,80
5	229,70	1,90
6	229,80	2,00
7	229,90	2,10
8	230,00	2,20

СХЕМЫ
швартовки судов в судовозной камере

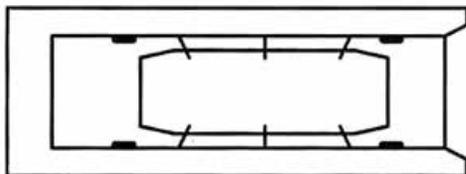


Рис. 1. Перевозка судов с габаритами $L=78$ м; $B=15$ м.

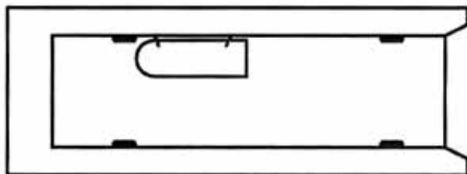


Рис. 2. Перевозка судов с габаритами $L < 35$ м; $B < 12$ м.

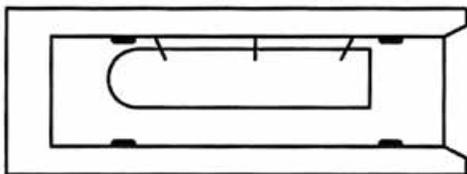


Рис. 3. Перевозка судов с габаритами $L > 35$ м; $B \leq 12$ м,
а также судов типа БРП-1000 ($L=65$ м; $B=14$ м).

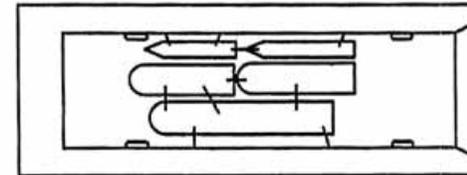


Рис. 4. Совмещенная перевозка нескольких
малогабаритных судов $L < 35$ м; L до 78 м.

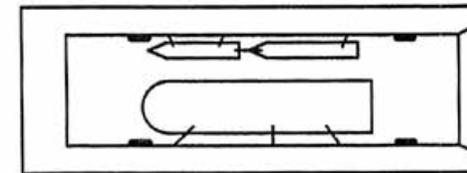


Рис. 5. Совмещенная перевозка нескольких
малогабаритных судов $L < 35$ м; L до 78 м.

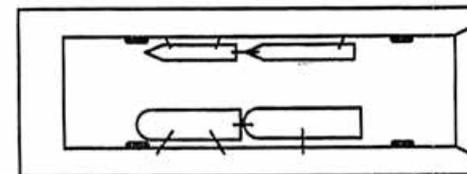


Рис. 6. Совмещенная перевозка нескольких
судов $L < 35$ м; $B < 7$ м.

Приложение № 3
к Инструкции по пропуску судов
через Красноярский судоподъемник,
утвержденной 18 августа 2015 г.

