

Утверждены
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от « 22 » февраля 2018 года
№ 75

**Правила
навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности
в казахстанском секторе Каспийского моря**

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности в казахстанском секторе Каспийского моря (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 31-3) пункта 2 статьи 4 Закона Республики Казахстан от 17 января 2002 года «О торговом мореплавании» и определяют порядок навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности в казахстанском секторе Каспийского моря.

Правила направлены на обеспечение безопасности мореплавания при осуществлении морской деятельности государственными органами и организациями в казахстанском секторе Каспийского моря (далее – КСКМ).

2. Навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности в КСКМ осуществляется путем:

- 1) установки и эксплуатации средств навигационного оборудования;
- 2) информирования мореплавателей об изменениях в навигационной обстановке;
- 3) проведения гидрографических съемок в КСКМ.

3. В настоящих Правилах используются следующие понятия:

1) гидрографические исследования – исследования водных объектов моря и суши, их формы, размеров, характера берегов, глубин, рельефа и грунтов дна;

2) гидрофизические исследования – исследования процессов взаимодействия моря и атмосферы, динамики поверхностных, приливных и внутренних волн, циркуляции вод, турбулентности, мезо- и микроструктуры физических полей моря (температуры, солёности, плотности, скорости и направления течений, оптических и акустических свойств, магнитного поля, химии моря);

3) геофизические исследования – исследования рельефа, состава, физико-механических свойств и коррозионной активности грунтов; положения, динамических характеристик и свойств подземных вод; изменений с течением времени в результате деятельности человека;

4) гидрографическая служба – республиканское государственное учреждение Министерства обороны Республики Казахстан, уполномоченное на выполнение задач навигационно-гидрографического обеспечения морских путей;

5) система плавучего ограждения – система расстановки морских плавучих предостерегательных знаков с присвоением им определенной окраски, характера огня, формы и окраски топовых фигур с целью обеспечения приметности и единообразия в ограждении или обозначении навигационных опасностей, водных путей (фарватеров, каналов и различных водных районов и мест);

б) запретный для плавания район – район моря, в котором запрещается плавание или который ограничивается для плавания, постановки на якорь, добычи морских млекопитающих, осуществления рыболовства придонными орудиями добычи (вылова) водных биологических ресурсов, подводных взрывов, плавания с вытравленной якорь-цепью, пролета, зависания и посадки (приводнения) летательных аппаратов и другой деятельности;

7) временно опасный для плавания район – район моря, в котором на определенный срок запрещается плавание или который ограничивается для плавания, постановки на якорь, добычи морских млекопитающих, осуществления рыболовства придонными орудиями добычи (вылова) водных биологических ресурсов, подводных взрывов, плавания с вытравленной якорь-цепью, пролета, зависания и посадки (приводнения) летательных аппаратов и другой деятельности;

8) латеральные знаки – плавучие предостерегательные знаки, ограждающие стороны морских каналов и фарватеров, а также для обозначения мест разделения каналов (фарватеров), указания направления основного (предпочтительного) канала (фарватера) и мест их поворота;

9) лоция – информационный справочник, описывающий условия плавания в районе, позволяющий мореплавателю опознать на местности географический пункт и рекомендующий выбор пути следования;

10) навигационная информация – информация об изменениях навигационной обстановки, передаваемая в гидрографическую службу командирами кораблей Военно-Морских Сил Вооруженных Сил Республики Казахстан (далее – ВМС ВС) и Пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан (далее – ПС КНБ), а также капитанами судов, оперирующих в КСКМ, для издания извещения мореплавателям и включения ее в лоцию и пособия;

11) навигационная обстановка – обстановка в море, определяемая физико-географическими условиями (глубины, характер грунта, приметные ориентиры на берегу, навигационные опасности), наличием и состоянием средств навигационного оборудования моря и рекомендациями, регламентирующими движение судов;

12) навигационно-гидрографическое обеспечение – выполнение

гидрографических, гидрофизических и геофизических исследований моря с целью поддержания на современном уровне морских навигационных карт, руководств и пособий для плавания, обеспечение морских путей в КСКМ средствами навигационного оборудования, а также информирование мореплавателей об изменениях навигационной обстановки;

13) извещение мореплавателям – периодически издаваемый гидрографической службой информационный бюллетень об изменениях в навигационной обстановке для внесения в мореходные пособия (карты, лоции);

14) гидрографическая съемка моря – процесс сбора информации о водных объектах для нужд мореплавания, морской геологии и морского строительства;

15) морская деятельность – это деятельность Республики Казахстан в области изучения, освоения и использования Каспийского моря в интересах безопасности, устойчивого экономического и социального развития государства, в том числе: судоходная деятельность, предоставление портовых (причальных) услуг, строительство и ремонт судов, обеспечение судовых операций, эксплуатация морских объектов нефте-газодобычи, добыча водных биологических ресурсов, проведение морских научных исследований;

16) морская локальная дифференциальная станция – комплекс радиоэлектронных и технических средств, расположенный в пункте с известными пространственными координатами, с помощью которых осуществляются прием и обработка навигационных сигналов, вычисление дифференциальных поправок и передача их в составе корректирующей информации по каналам связи потребителю Глобальной навигационной спутниковой системы (далее – ГНСС) для повышения точности определения его пространственных координат при нахождении потребителя ГНСС в радиусе действия дифференциальных поправок;

17) кардинальные знаки – плавучие предостерегательные знаки, предназначенные для ограждения навигационных опасностей, находящихся в море (банки, мели, гряды камней, искусственные подводные препятствия) или простирающихся от береговой черты (риффы, отмели, косы, трубы);

18) организации – юридические лица, занимающиеся морской деятельностью в КСКМ.

Глава 2. Порядок навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности в казахстанском секторе Каспийского моря.

Параграф 1. Порядок установки и эксплуатации средств навигационного оборудования.

4. Средства навигационного оборудования (далее – СНО) организаций входят в общую систему навигационного оборудования КСКМ

и предназначены обеспечивать безопасное плавание судов на подходах к морским портам и объектам морской деятельности.

5. СНО подразделяются на береговые и плавучие:

1) к береговым СНО относятся маяки, морские навигационные знаки и морские локальные дифференциальные станции.

Береговые СНО предназначены для опознавания определенного участка моря или береговой черты и определения места судна в пределах объявленной дальности видимости знака;

2) к плавучим СНО относят плавучие предостерегательные знаки (далее – ППЗ) – буи и вехи.

Плавучие СНО предназначены для ограждения навигационных опасностей, бровок каналов и сторон фарватеров, рекомендованных путей, акваторий морских портов, подводных карьеров, свалок грунта, выходящих в море трубопроводов и кабелей, полигонов.

6. Для улучшения опознавания СНО оборудуются пассивными радиолокационными отражателями (далее – ПРЛО), радиолокационными маяками-ответчиками и звукосигнальным устройством.

7. Организации, имеющие и эксплуатирующие СНО, представляют в гидрографическую службу сведения, согласно приложениям 1 – 4 к настоящим Правилам, для издания извещения мореплавателям и внесения в пособия (карты, лоции).

8. Постановку (снятие) ППЗ, включение (выключение) огней навигационных знаков в связи с открытием (закрытием) навигации производят организации в сроки, согласованные с гидрографической службой и капитаном морского порта.

9. В северной части КСКМ постановку морских ППЗ производят после полного очищения ограждаемого района ото льда, а снятие их, кроме ледовых буев и вех, – с началом ледообразования.

В замерзающих портах ППЗ выставляются в начале навигации, когда акватория порта полностью очищается от льда, а снимаются в конце навигации с первыми признаками появления льда с учетом гидрометеоусловий.

10. В течение навигационного периода огни береговых навигационных знаков выключаются, а ППЗ снимаются для срочного ремонта с одновременным оповещением гидрографической службы для издания извещения мореплавателям.

11. Изменения в согласованных схемах расстановки знаков СНО допускаются после согласования с гидрографической службой.

12. Руководители организаций и капитаны судов проверяют правильность расстановки и действия ППЗ, а также соответствие их объявленных характеристик и на навигационных картах.

13. В случае обнаружения дрейфующих ППЗ, капитаны судов направляют донесение капитану морского порта и в гидрографическую службу, если позволяет состояние погоды и технические возможности судна поднимают

ППЗ на борт или берут на буксир и доставляют в порт.

14. Капитан судна, нанеший какое-либо повреждение ППЗ, немедленно сообщает об этом капитану морского порта и в гидрографическую службу с указанием координат, наименования ППЗ и характера повреждения.

15. Береговые СНО являются дневными и ночными ориентирами и устанавливаются на берегу и в море на гидротехнических основаниях и обеспечивают требуемую по условиям плавания дальность видимости огня в ночное и сооружения в дневное время суток.

16. Для повышения отражательной способности береговых СНО, а также обозначения отдельных точек, расположенных на низменном побережье, не имеющем характерных радиолокационных ориентиров, применяют пассивные радиолокационные отражатели.

17. При установке береговых СНО:

1) координаты места установки навигационных знаков (центры знаков) определяются геодезическим способом;

2) высотная отметка основания знака определяется с помощью нивелира;

3) при замене морского навигационного знака новым сохранение центра знака проверяется с помощью теодолита;

4) продольная ось створного знака совмещается с осевой линией створа;

5) плоскость лицевой стороны щита и топовой фигуры располагается перпендикулярно линии створа;

б) знак должен быть отчетливо виден с любой точки ходовой части створа. При выборе окраски знака создается наибольшая контрастность знака с фоном местности.

18. Навигационные знаки подразделяются на опознавательные и створные знаки, оборудованные щитами с тех сторон, с которых они видны с проходящего судна, или портовые навигационные знаки, имеющие отличительную окраску.

19. На опознавательных навигационных знаках устанавливаются светооптические аппараты и пассивные радиолокационные отражатели.

20. Окраска береговых СНО в зависимости от фона местности производится в цвета согласно приложению 5 к настоящим Правилам.

21. Створные знаки, установленные в порту, населенном пункте или других местах с большим количеством посторонних огней, оборудуются электрической световой дорожкой, обеспечивающей резкое отличие створных огней от всех других.

22. При установке створных знаков в портах или других районах, где видимость знаков на фоне большого количества кранов, зданий и других высотных сооружений и конструкций в дневное время затруднена, на знаки устанавливают дополнительные светооптические аппараты для применения их в светлое время суток.

23. После установки береговых СНО на штатные места, перед сдачей их в эксплуатацию они проверяются наблюдением с моря с привлечением

специалистов гидрографической службы.

24. По результатам проведенных с моря наблюдений за действием берегового СНО гидрографической службой дается заключение о принятии его в эксплуатацию или проведении дополнительных работ по улучшению качества действия берегового СНО, после выполнения которых проверка наблюдением с моря повторяется.

25. Морская локальная дифференциальная станция (далее – МЛДС) осуществляет прием навигационных сигналов, передачу, обработку и хранение (включая резервирование) служебной информации, а также представление данных пользователям МЛДС в реальном масштабе времени.

26. МЛДС обеспечивает определение координат объектов с «метровой» и «дециметровой» точностями при решении следующих задач:

- 1) прием сигналов ГНСС;
- 2) расчет дифференциальных поправок и формирование корректирующей информации для навигационных сигналов ГНСС;
- 3) передача корректирующей информации в реальном масштабе времени;
- 4) формирование и выдача информации о качестве навигационных полей и качестве корректирующей информации;
- 5) непрерывный контроль качества функционирования составных частей МЛДС в рабочем режиме.

27. В целях обеспечения безопасности плавания судов в КСКМ капитаны судов, являющиеся потребителями ГНСС, используют корректирующую информацию для точного определения координат местоположения.

28. В КСКМ используется принятая Международной ассоциацией маячных служб (далее – МАМС) единая система ограждения навигационных опасностей плавучими предостерегательными знаками (далее – система плавучего ограждения МАМС Регион А).

29. По системе плавучего ограждения МАМС в Регионе А красный цвет знаков и огней принят для ограждения левой стороны фарватеров и каналов (красный – слева), а зеленый – для правой стороны. При этом направление фарватеров и каналов и наименование их сторон считаются с моря, а в отдельных случаях оговариваются специально.

30. Система плавучего ограждения МАМС Регион А предусматривает пять типов ППЗ:

- 1) латеральные знаки;
- 2) кардинальные знаки;
- 3) знаки отдельных опасностей малых размеров;
- 4) осевые знаки (знаки безопасного прохода);
- 5) знаки специального назначения.

31. В зависимости от особенностей района постановки и вида ограждаемой опасности перечисленные типы знаков применяются как каждый самостоятельно, так и в различных комбинациях, включающих все или несколько типов одновременно.

32. На светящихся и несветящихся плавучих знаках применяются пассивные радиолокационные отражатели, радиолокационные маяки-ответчики, радиомаяки, ревуны. В каждом конкретном случае состав оборудования знаков объявляется в навигационных пособиях.

33. Выбор типов ППЗ, выставляемых по системе плавучего ограждения МАМС Регион А, и необходимое их количество определяют по навигационно-гидрографическим особенностям района, условиям и режимам плавания, а также положению, размерам и видам ограждаемых опасностей.

34. Латеральные знаки устанавливают по обеим сторонам канала (фарватера), как наиболее распространенный вариант ограждения канала (фарватера), облегчающий глазомерную оценку местоположения судна относительно бровок.

35. Направление канала (фарватера), ограждаемого латеральными знаками, и наименование его сторон «левая» и «правая» приняты относительно судна, идущего с моря к порту, в исключительных случаях направление канала (фарватера) оговаривают отдельно.

36. Знакам левой стороны присваивают четные номера, знакам правой стороны – нечетные. В отдельных случаях порядковая нумерация осуществляется так, как это удобно по местным условиям. Принятый порядок нумерации объявляется в навигационных пособиях.

37. Латеральные знаки обозначения мест разделения неравнозначных каналов (фарватеров) выставляют в месте (точке) разделения, на левой или правой стороне основного канала (фарватера), и в соответствии с названием показывают положение основного канала (фарватера) относительно выставленного знака (считая с моря).

Знаки «Основной канал (фарватер) справа» выставляют на левой стороне основного канала (фарватера) в месте (точке) его разделения.

Знаки «Основной канал (фарватер) слева» выставляют на правой стороне основного канала (фарватера) в месте (точке) его разделения.

Типы знаков и места их установки в каждом конкретном случае определяют взаиморасположением каналов (фарватеров) в местах разделения (соединения).

38. Отдельные опасности, лежащие в зоне канала (фарватера), ограждают знаками отдельных опасностей малых размеров или соответствующими кардинальными знаками.

39. Кардинальные знаки выставляют вокруг опасности по принципу ограждения ее относительно сторон света (по четырем главным направлениям по компасу). Горизонт вокруг ограждаемой опасности условно делят на четыре сектора:

- 1) северный, между румбами NW (северо-запад) и NE (северо-восток);
- 2) восточный, между румбами NE (северо-восток) и SE (юго-восток);
- 3) южный, между румбами SE (юго-восток) и SW (юго-запад);
- 4) западный, между румбами SW (юго-запад) и NW (северо-запад).

40. Наименование кардинального знака указывает сторону, с которой следует обходить ограждаемую опасность.

41. Кардинальные знаки применяют в районах, где плавание судов не регламентировано определенными направлениями.

42. Кардинальные знаки совместно с латеральными знаками применяются в районах стесненного плавания и на каналах (фарватерах) в местах их изгибов (поворотах), разделения и соединения, а также когда к бровкам канала (фарватера) примыкает опасность.

43. Места постановки кардинальных знаков, их наименование и необходимое количество при ограждении затонувших судов определяют размерами судна, его расположением и стороной, с которой следует его обходить.

44. Положение каждого выставленного кардинального знака относительно ограждаемой опасности и расстояние от опасности до знака указываются в навигационных пособиях.

45. Знаки отдельных опасностей малых размеров предназначены для ограждения отдельно лежащих опасностей малых размеров, окруженных со всех сторон глубинами, обеспечивающими безопасное в навигационном отношении плавание.

46. Опасность считается малых размеров, если она вписывается в окружность радиусом до 100 метров.

47. Знаки отдельных опасностей малых размеров выставляют непосредственно над ограждаемой опасностью. Если нет возможности поставить знак над опасностью, то он выставляется на минимально возможном расстоянии от нее. В этом случае опасность и ограждающий ее знак должны вписываться в окружность радиусом до 100 метров (центр окружности принимают лежащим в точке постановки знака).

48. Если условия и глубина не позволяют поставить знак непосредственно над опасностью или опасность вместе с ограждающим ее знаком не вписываются в окружность радиусом до 100 метров, то вместо знака отдельной опасности малых размеров применяют соответствующие кардинальные знаки.

49. Знаки отдельных опасностей малых размеров применяют для ограждения затонувших судов. В этом случае обязательным условием их применения является выполнение требований относительно размеров затонувшего судна и места установки знака, указанных в предыдущих пунктах.

50. Осевые знаки предназначены для обозначения осей фарватеров и рекомендованных путей.

51. Осевые знаки при обозначении фарватеров и рекомендованных курсов расставляют так, чтобы обеспечить плавание со знака на знак. Места поворотов осей фарватеров и рекомендованных курсов также обозначают осевыми знаками.

52. Осевые знаки применяются как приемные, которые выставляют в подходных (начальных) точках к каналу (фарватеру), а также для

обозначения:

- 1) мест разделения и соединения нескольких рекомендованных путей;
- 2) положения линии пробега на мерных милях;
- 3) середины безопасного прохода или его наиболее глубоководной части;
- 4) центра района кругового движения.

53. Знаки специального назначения предназначены для ограждения или обозначения специальных районов или объектов, на которые имеются ссылки в навигационных пособиях и положение которых показано на картах.

54. Знаки специального назначения выставляются для ограждения или обозначения:

- 1) плавучих и стационарных объектов, несущих научную аппаратуру;
- 2) специальных районов и полигонов;
- 3) районов свалки грунта;
- 4) кабелей и трубопроводов;
- 5) якорных мест;
- 6) линий и зон разделения движения;
- 7) мест выставленных рыболовных снастей.

55. При ограждении или обозначении полигонов, районов свалки грунта знаки специального назначения выставляются по их границам. Количество знаков определяют значением ограждаемого района (полигона), его конфигурацией и площадью. Если расстояние от края ограждаемого района (полигона) до центра установки знака специального назначения в два раза меньше дальности видимости огня, устанавливаемого знака, то в данном районе (полигоне) устанавливается один знак специального назначения.

56. Ограждение таких мест осуществляют организации, занимающиеся морской деятельностью в этом районе по согласованию с гидрографической службой.

57. Кабели и трубопроводы ограждаются знаками специального назначения вдоль линии прокладки кабеля или трубопровода.

58. Ограждение мест выставленных рыболовных снастей знаками специального назначения осуществляют соответствующие рыболовецкие организации по согласованию с гидрографической службой. При согласовании определяют схему расстановки знаков и необходимое количество.

59. Для ограждения мест выставленных рыболовных снастей вместо знаков специального назначения также применяют специальные знаки, отличающиеся от принятых в системе плавучего ограждения МАМС Регион А по форме и окраске.

60. Схема расстановки, вид знаков, ограждающих места выставленных рыболовных снастей, объявляются в извещениях мореплавателям.

61. Установка и обслуживание необходимыми ППЗ осуществляются в акватории:

- 1) морских путей КСКМ гидрографической службой;
- 2) искусственных островов и объектов нефте-газодобычи организациями,

эксплуатирующими морские объекты нефте-газодобычи;

3) портов и на подходах к ним администрацией портов;

4) морских и береговых объектов собственниками морских и береговых объектов.

62. Установка ППЗ в акватории, указанных в подпунктах 2) – 4) пункта 61, осуществляется по согласованию с гидрографической службой.

63. Перед установкой ППЗ на штатные места и сдачей их в эксплуатацию они проверяются с привлечением специалистов гидрографической службы.

64. В период эксплуатации действующие морские ППЗ:

1) сохраняют штатное место в течение всего периода действия;

2) обеспечивают объявленную дальность видимости;

3) сохраняют форму топовой фигуры (при наличии), штатный цвет наружной окраски, характеристику и бесперебойное действие огня.

65. Плавающие СНО, ограждающие подходные каналы и фарватеры акватории портов, устанавливаются в соответствии с утверждаемой начальником порта схемой навигационного ограждения и согласовываются с гидрографической службой.

66. ППЗ устанавливаются так, чтобы мореплаватель видел впереди судна:

1) на каналах – не менее двух пар буев или вех;

2) на фарватерах – не менее одной пары буев или вех;

3) при обозначении осей фарватеров или рекомендованных курсов два или один знак.

67. Интервалы между соседними парами знаков рассчитываются по формулам согласно приложению 6 к настоящим Правилам.

68. Вычисленные по этим формулам и округленные до 0,5 километра интервалы между знаками в зависимости от дальности их видимости при коэффициенте прозрачности атмосферы $T = 0,8$ на милю определены в приложении 7 к настоящим Правилам.

69. Ограждение навигационной опасности в каждом отдельном случае производится после предварительного изучения и учета следующих факторов:

1) навигационно-гидрографических и гидрометеорологических условий района плавания;

2) установленных путей движения судов;

3) типов судов, плавающих в данном районе;

4) характера и особенностей навигационной опасности.

70. Ограждению подлежат все опасности, расположенные:

1) в зонах прибрежного плавания с интенсивным движением судов;

2) вблизи подходных точек каналов, фарватеров и рекомендованных курсов;

3) в море, вблизи фарватеров или рекомендованных курсов движения судов;

4) в районах специальных работ, рыбной ловли или другого промысла.

71. Исходными данными для выбора ППЗ и расположения их

относительно навигационной опасности являются:

- 1) схема движения судов в данном районе (наличие фарватеров, рекомендованных курсов, зон разделения движения) и условия плавания (днем, ночью, летом или круглый год);
- 2) положение, границы (размеры) и другие особенности навигационной опасности;
- 3) метеорологическая дальность видимости, характерная для данного района;
- 4) максимальная осадка, скорость, длина, радиус циркуляции судов, плавающих в данном районе;
- 5) глубины, рельеф дна и характер донного грунта в районе и на опасности;
- 6) максимальная высота волны, колебания уровня моря, направление и скорость течений;
- 7) точность определения места в данном районе.

72. ППЗ устанавливаются относительно опасности, обеспечивая:

- 1) мореплавателя возможностью своевременно обнаружить знак на объявленной дальности действия в дневное и ночное время, опознать его и уклониться от опасности;
- 2) создание вокруг опасности сплошной зоны дальности видимости знаков и перекрытие между собой не менее чем на 30 %.

73. При установке ППЗ предусматриваются следующие варианты ограждения навигационных опасностей:

- 1) опасности в виде кос и отмелей, отходящие от береговой черты в море на расстояние до 2 километров, ограждаются одним кардинальным знаком (при наличии прохода между берегом и опасностью ее ограждают с четырех сторон кардинальными знаками);
- 2) опасности, простирающиеся от берега в море более чем на 2 километра, ограждаются с трех сторон, а при наличии прохода между берегом и опасностью – с четырех сторон кардинальными знаками;
- 3) если опасность ограждена знаком, дальность видимости которого превышает требуемую дальность действия со всех направлений, то границы опасности для обеспечения плавания малых судов дополнительно ограждают вехами;
- 4) на отдельных банках протяженностью не более половины величины дальности видимости плавучего знака разрешается постановка одного светящего буйа с ПРЛО и вех, детализирующих положение опасности.

74. Буй устанавливается со стороны фарватера, рекомендованного курса или пути движения судов.

75. Необходимое количество знаков для ограждения каналов или фарватеров рассчитывается по формулам согласно приложению 8 к настоящим Правилам.

76. Присвоение нумераций ППЗ осуществляется по согласованию

с гидрографической службой.

77. Для обеспечения нормальной эксплуатации и исключения возможности повреждения трубопроводов и кабелей устанавливаются охранные зоны в виде участков водного пространства на всей глубине от водной поверхности до дна, заключенного между параллельными плоскостями, отстоящими на расстоянии:

- 1) для трассы морского кабеля связи – 500 метров с каждой стороны;
- 2) для кабеля электрической сети – 100 метров с каждой стороны;
- 3) для подводных переходов трубопроводов – по 100 метров от осей крайних ниток трубопроводов с каждой стороны.

78. Трассы морских кабельных линий и трубопроводов указываются в извещении мореплавателям и наносятся на морские карты.

79. С целью обеспечения сохранности кабелей и трубопроводов различного назначения владельцы кабелей и трубопроводов, проложенных в море, выставляют ППЗ в местах, согласованных с гидрографической службой.

80. У выпусков в море очистных сооружений или трубопроводов других назначений, а также линий кабелей на берегу устанавливается запрещающий знак «Якоря не бросать», обозначающий зоны подводного перехода, где запрещено отдавать якоря, опускать цепи, волокуши, лоты. На мористой оконечности выпуска выставляется ППЗ.

81. Ось трассы кабеля, трубопровода обозначается створом указанных знаков с дальностью действия не менее протяженности выпуска и желтым постоянным огнем.

Параграф 2. Порядок информирования мореплавателей об изменениях в навигационной обстановке

82. Навигационная информация по своей срочности и важности подразделяется на внеочередную – оповещение о наиболее срочных и важных изменениях навигационной обстановки – и на очередную, менее срочную и важную информацию, не содержащую сведений о непосредственной опасности для мореплавания.

83. Внеочередная информация включает сведения о следующих опасностях:

- 1) неисправности огней, туманных сигналов и буев на основных судоходных путях;
- 2) затонувшие суда на основных судоходных путях или вблизи них и их ограждений, если они имеются;
- 3) новые СНО или значительные изменения старых СНО, когда их установка или изменения вводят в заблуждение мореплавателей;
- 4) наличие больших неуправляемых буксиров в районах интенсивного судоходства;
- 5) дрейфующие мины;

б) районы, в которых производятся поисково-спасательные работы или мероприятия по борьбе с загрязнением моря (для обхода этих районов);

7) вновь обнаруженные скалы, банки, рифы и затонувшие суда, представляющие опасность для плавания, а также их ограждения, если оно имеется;

8) внезапные изменения или временное запрещение плавания по установленным путям (маршрутам);

9) работа по прокладке кабелей или трубопроводов, а также другие подводные работы, представляющие опасность для плавания и проводимые на судоходных путях или вблизи них;

10) установка сооружений на море, на судоходных путях или вблизи них;

11) значительные нарушения режима работы радиотехнических средств навигационного оборудования;

12) специальные действия, которые влияют на безопасность плавания в обширных районах (военно-морские учения, ракетные или артиллерийские стрельбы).

84. Командиры кораблей ВМС ВС и ПС КНБ, а также капитаны судов, встретившие или обнаружившие опасности для мореплавания, перечисленные в пункте 83, немедленно передают оповещение об этом:

1) всем судам в море;

2) дежурному по гидрографической службе;

3) капитану морского порта.

85. К навигационной информации, не содержащей сведений о непосредственной опасности для мореплавания, но существенно улучшающей качество карт и руководств для плавания, относятся сведения:

1) о маршрутных промерах в районах, где глубины показаны разреженно («белые пятна») или имеют знаки сомнительности, недостоверности;

2) о приметных с моря объектах;

3) об изменениях в работе штатных СНО;

4) о рекомендованных курсах, указаниях для плавания и постановке на якорь;

5) об изменениях в портах;

6) о портовых правилах и лоцманской службе;

7) об объявлениях и предупреждениях, касающихся вопросов мореплавания;

8) об обнаруженных расхождениях карт и руководств для плавания с местностью.

86. Собранная командирами кораблей ВМС ВС и ПС КНБ, а также капитанами судов навигационная информация, перечисленная в пункте 85, в кратчайший срок направляется в гидрографическую службу.

87. Границы запретных для плавания районов показываются на навигационных картах и пособиях для плавания в Каспийском море.

88. Изменения, касающиеся запретного для плавания и временно

опасного для плавания районов, заблаговременно публикуются гидрографической службой в извещении мореплавателям.

89. В случаях изменения навигационных условий и режима плавания судов в КСКМ, гидрографической службой осуществляется издание извещения мореплавателям, а организациями – доведение указанных сведений до мореплавателей.

Параграф 3. Порядок проведения гидрографических съемок в КСКМ

90. Гидрографическая съемка моря осуществляется путем проведения гидрографических, геофизических, гидрофизических исследований и промерных работ.

91. Гидрографической службой выполняются гидрографические, гидрофизические и геофизические исследования моря, осуществляются координация таких исследований, выполняемых другими организациями, и взаимодействие в рамках своей компетенции с гидрографическими службами прикаспийских государств.

92. Промерные работы выполняются организациями с навигационной и эксплуатационной целью.

93. Промерные работы с навигационной целью – это совокупность работ, ведущих к получению сведений о характере рельефа и состоянии глубин с целью создания картографического изображения акваторий.

94. Промерные работы с эксплуатационной целью выполняются для обнаружения состояния габаритов судоходных морских путей, определения объемов дноуглубительных работ, выявления величины и интенсивности загруженности судоходных путей, обеспечения проектных работ по строительству или реконструкции гидротехнических сооружений.

95. Руководители организаций, эксплуатирующих морские гидротехнические сооружения, своевременно проводят промерные работы с навигационной целью в подведомственных акваториях портов, портпричалов, терминалов и судоходных каналов и обеспечивают поддержку гарантированных глубин на этих акваториях.

96. Промерные работы с эксплуатационной целью выполняются в зависимости от размера, интенсивности и загруженности морских объектов. Периодичность проведения промеров устанавливается организациями, эксплуатирующими морские гидротехнические сооружения.

97. В ходе промерных работ неспециализированными предприятиями материалы изучения передаются в гидрографическую службу для экспертной оценки и только после такой оценки используются в дальнейшем для корректуры карт, руководств и пособий.

98. Для изучения факторов, способных повлиять на безопасность мореплавания в КСКМ, организации, планирующие проведение морских научных исследований, работ в море или на берегу, своевременно

согласовывают проекты таких работ и исследований с гидрографической службой и уполномоченным органом в области охраны, воспроизводства и использования животного мира.

99. Для своевременного издания извещения мореплавателям организации не менее чем за 10 суток до начала проведения работ или исследований подают в гидрографическую службу сведения о:

- 1) характере и целях проекта;
- 2) методе и средствах, которые будут использованы, включая название, тоннаж, тип и класс судов и описание научного оборудования;
- 3) точных географических районах, в которых будет проводиться проект;
- 4) предполагаемых датах начала и окончания работ;
- 5) названии организации, под эгидой которого проводится проект, руководителе и лице, ответственном за проект.

100. Организации, проводившие морские научные исследования, в месячный срок по завершению работ направляют отчеты в гидрографическую службу по результатам:

- 1) изучения гидродинамики водной среды и ледовой обстановки;
- 2) изучения и прогнозирования колебаний уровня Каспийского моря и его влияния на морские, нефтегазопромысловые, гидротехнические сооружения и береговую нефтегазовую инфраструктуру;
- 3) гидрографических, гидрофизических, геофизических, гидробиологических, ихтиологических и геотехнических исследований;
- 4) иных научных исследований, связанных с физическим полем моря (температуры, солёности, плотности, скорости и направления течений, оптических и акустических свойств, магнитного и гравиметрического полей, изучением рельефа дна).

101. Результаты исследований обрабатываются гидрографической службой, которая производит накопление сведений, включение их изменений в пособия и проводит работы по поддержанию навигационных морских карт на современном уровне.

Приложение 1
к Правилам навигационно-гидрографического
обеспечения морской деятельности
в казахстанском секторе Каспийского моря

(наименование организации)

(адрес)

**ФОРМУЛЯР-КАРТОЧКА
светящего/несветящего буя**

(Заполняется в двух экземплярах:

1-й экземпляр – для гидрографической службы, 2-й экземпляр – для организации)

Наименование буя _____
 Местоположение: широта _____ долгота _____
 Наименование водного участка _____
 Наименование ограждаемой опасности _____ Тип буя _____
 Кем изготовлен _____ Год постройки _____ Окраска буя _____
 Основные размеры буя: диаметр _____ осадка _____
 Высота надстройки от уровня воды _____
 Вес буя без оборудования _____ Тип светооптического аппарата _____
 Цвет огня _____
 Характеристика огня: _____ проблесков в минуту _____
 Оптическая дальность видимости огня _____ Источник света _____
 Тип проблескового аппарата _____ № _____
 Дополнительная аппаратура _____
 Источники питания _____ Количество их _____
 Период действия огня в течение года _____
 Период действия буя при полной зарядке _____
 Глубина постановки, метров _____ Грунт _____ Тип якоря _____
 Масса якоря _____ Якорная цепь: калибр _____ длина _____
 Звукосигнальное устройство _____
 Кто наблюдает за действием буя _____
 Дополнительные сведения _____
 Составлен _____ 20 ____ года.
 Заполнил _____

(должность, фамилия, подпись)

Чертеж буя с основными размерами
Масштаб 1 : 100

Фотография буя на плаву
(9×12)

Схема расположения ориентиров относительно
места постановки буя

Произведенные ремонтные
работы
(когда, что, кем)

Приложение 2
к Правилам навигационно-гидрографического
обеспечения морской деятельности
в казахстанском секторе Каспийского моря

(наименование организации)

(адрес)

**ФОРМУЛЯР-КАРТОЧКА
вехи (штатной)**

(Заполняется в двух экземплярах:

1-й экземпляр – для гидрографической службы, 2-й экземпляр – для организации)

Наименование вехи _____

Местоположение: широта _____ долгота _____

Наименование водного участка _____

Наименование ограждаемой опасности или прохода _____

Тип вехи _____

Глубина постановки, метров _____ Грунт _____

Тип якоря _____ Масса якоря _____

Якорная цепь: калибр _____ длина _____

Кто наблюдает за действием вехи _____

Дополнительные сведения _____

Составлен « ____ » _____ 20 ____ года.

Заполнил _____

(должность, фамилия, подпись)

Приложение 3
к Правилам навигационно-гидрографического
обеспечения морской деятельности
в казахстанском секторе Каспийского моря

(наименование организации)

(адрес)

ФОРМУЛЯР-КАРТОЧКА
навигационного знака

(Заполняется в двух экземплярах:

1-й экземпляр – для гидрографической службы, 2-й экземпляр – для организации)

Широта _____ Долгота _____
Составлен « ____ » _____ 20 ____ года. комиссией в составе _____

(Ф.И.О., занимаемая должность)

о нижеследующем: _____

ЧАСТЬ I

1. Введен в эксплуатацию _____

(название и положение, широта, долгота, описание, высота сооружения от основания)

ЧАСТЬ II

2. Введен в эксплуатацию створный знак _____

(название)

передний _____

(широта, долгота, описание, высота сооружения от основания)

задний _____

(широта, долгота, описание, высота сооружения от основания)

ЧАСТЬ III

Введен в эксплуатацию огонь, расположенный _____

(название) (остров, мыс, бухта)

и имеющий характеристику: _____

цвет огня _____ проблеск _____ секунд, темнота _____ секунд,
_____ период _____ секунд

Светооптический аппарат _____

Аппарат проблесковый _____ (тип) № _____
(тип)

Светофильтр _____
(цвет, диаметр, высота)

3. Источник питания светооптического аппарата _____

4. Маячный огонь обеспечен газом или электроэнергией по _____ 20 __ года.

5. Пассивный радиолокационный отражатель типа _____ штук _____

6. При вводе в эксплуатацию СНО произведены следующие работы по текущему ремонту: _____

Подписи:

Приложение 4
к Правилам навигационно-гидрографического
обеспечения морской деятельности
в казахстанском секторе Каспийского моря

_____ (наименование организации)

_____ (адрес)

**ФОРМУЛЯР-КАРТОЧКА
светящего/несветящего навигационного СТВОРА**

(Заполняется в двух экземплярах:

1-й экземпляр – для гидрографической службы, 2-й экземпляр – для организации)

Наименование створа _____ № _____
Гидрографический район _____ Участок _____
Наименование водного участка _____
Наименование ограждаемого прохода _____

ПЕРЕДНИЙ ЗНАК

Местоположение: широта _____ долгота _____ от Гринвича
Описание знака _____
Год постройки _____ Год включения огня _____
Основные размеры: высота основания знака от уровня воды _____
высота сооружения от основания _____
высота центра огня над уровнем воды _____
Ширина сооружения: наибольшая _____ наименьшая _____
Окраска знака _____ Материал знака _____
Тип светооптического аппарата _____ Проблесковый аппарат _____ № _____
Цвет огня _____ Характеристика _____ проблесков в минуту _____
Оптическая дальность видимости огня _____
Дневная видимость сооружения _____
Дополнительная аппаратура _____
Источники питания _____ Количество их _____
Период действия огня при полной зарядке _____
Сектор видимости огня с моря _____
Кто наблюдает за действием огня _____

ЗАДНИЙ ЗНАК

Местоположение: широта _____ долгота _____ от Гринвича
Описание знака _____
Год постройки _____ Год освещения _____
Основные размеры: высота основания знака от уровня воды _____
высота сооружения от основания _____

высота центра огня над уровнем воды _____
 Ширина сооружения: наибольшая _____ наименьшая _____
 Окраска знака _____ Материал знака _____
 Тип светооптического аппарата _____ Проблесковый аппарат _____ № _____
 Цвет огня _____
 Оптическая дальность видимости огня _____
 Дневная видимость сооружения _____
 Дополнительная аппаратура _____
 Источники питания _____ Количество их _____
 Период действия огня при полной зарядке _____
 Сектор видимости огня с моря _____
 Расстояние между створными знаками _____
 Дневная чувствительность створа в конце ходовой части _____
 Расстояние конца ходовой части створа от переднего знака _____
 Ширина канала _____
 Ночная чувствительность створа в конце ходовой части _____

Когда и кем произведен расчет створа

Кто наблюдает за действием огня

Составлен _____ 20 ____ года

Заполнил

(должность, фамилия, подпись)

Передний знак

Схематический чертеж сооружения с
основными размерами

Фотография знака с моря
(9×12)

Задний знак

Схематический чертеж сооружения с
основными размерами

Фотография знака с моря
(9×12)

Произведенный ремонт на створных знаках

(дата ремонта, характер произведенного ремонта, кем произведен ремонт)

Приложение 5
к Правилам навигационно-гидрографического
обеспечения морской деятельности
в казахстанском секторе Каспийского моря

Окраска береговых СНО

Фон местности	Цвет окраски
Зеленая растительность	Белый, оранжевый
Небо	Красный, черный
Море	Белый, оранжевый
Песок желтый	Черный, белый
Скалы темного цвета	Белый, желтый
Снег	Красный, оранжевый, черный

Приложение 6
к Правилам навигационно-гидрографического
обеспечения морской деятельности
в казахстанском секторе Каспийского моря

**Формулы
расчетов интервалов между соседними парами знаков**

Интервалы между соседними парами знаков рассчитывают по следующим формулам:

1) для каналов, оборудованных створами:

$$a = 0,65 D;$$

2) для каналов, не оборудованных створами:

$$a = 0,5 D;$$

3) для фарватеров, оборудованных и не оборудованных створами:

$$a = D;$$

где a – интервал между знаками по одной стороне, километр;

D – дневная дальность видимости знаков при коэффициенте прозрачности, характерном для данного района, километр.

Приложение 7
к Правилам навигационно-гидрографического
обеспечения морской деятельности
в казахстанском секторе Каспийского моря

Интервалы между знаками

Оборудование канала	Интервалы между знаками при дневной дальности видимости знака, километр								
	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0
С входным створом	1,5	1,5	2,0	2,0	2,5	3,0	3,0	3,5	4,0
Без входного створа	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5	2,0	2,0	2,0	2,5

**Формулы
расчетов необходимого количества знаков для ограждения каналов
или фарватеров**

Необходимое количество знаков для ограждения каналов или фарватеров рассчитывается по формулам:

1) для прямолинейных каналов или фарватеров с двусторонним ограждением:

$$n = 2 \left(1 + \frac{L}{a} \right);$$

2) прямолинейных каналов или фарватеров с односторонним ограждением:

$$n = \left(1 + \frac{L}{a} \right);$$

где n – необходимое количество знаков, штук;

L – длина прямолинейного участка канала или фарватера, километр;

a – расстояние между знаками одной стороны, километр.
