

# ПРАВИЛА РИЖСКОГО СВОБОДНОГО ПОРТА

Действуют с 06.04.2006.

Латвийская Республика

Рижская Дума

Обязательные Правила №42 от 07.03.2006.

Правила Рижского свободного порта

Изданы в соответствии с первой частью  
6 статьи Закона о Портах

## 1. Общий раздел

1. Правила Рижского свободного порта определяют внутренний порядок Рижского свободного порта и безопасность судоходства в акватории Рижского свободного порта.

2. Термины, употребляемые в правилах:

2.1. главные фарватеры:

2.1.1. канал для вхождения судов в Рижский порт (от приемного буя "В" до Пассажирского терминала);

2.1.2. канал в Милгравском протоке;

2.1.3. Саркандаугавский фарватер.

2.2. наружный борт судна – борт, обращенный в сторону канала;

2.3. подход к причалу - акватория, необходимая для судоходства между главным фарватером и причалом, а также для выполнения операций по швартовке и отшвартовке;

2.4. полоса причаливания у причалов – водная поверхность и часть дна водного бассейна, которую возле причала занимает

судно и баржи, используемые для грузовых операций, плавучие краны и д. р., но которая не может быть уже 35 м;

2.5. пользователь причала – владелец, арендатор или управляющий причалом;

2.6. правила эксплуатации причала (терминала) - правила, параметры эксплуатации, установленные в паспорте причала;

2.7. смотритель порта – должностное лицо службы капитана порта, которое получает, регистрирует и проверяет определенные в разделе 3 документы, представленные капитаном или агентом судна, и выполняет портовые формальности;

2.8. служба движения судов и Лоцманская служба – портовые службы, оказывающие услуги, связанные с движением судов в порту и на подходах к нему, в соответствии с резолюцией А.857(20) Международной Морской Организации;

2.9. малое судно – судно, длина которого не превышает 20 м;

2.10. населенный пункт - территория, на которой находятся жилые или общественные здания (школы, больницы и т. п.);

2.11. судовой агент – юридическое лицо, соответствующее профессиональным критериям и требованиям, установленным Кабинетом министров, и, заключившее договор о сотрудничестве с Управлением порта о порядке оплаты портовых сборов и услуг. Судовой агент в порту представляет интересы владельца судна в соответствии с предоставленными ему полномочиями. Портовые формальности выполняют работники судового агента, которые прошли проверку профессиональных знаний в соответствии с требованиями Кабинета министров;

2.12. клиенты порта – получатели, отправители грузов, их полномочные представители – экспедиторы, владельцы судов, их полномочные представители – судовые агенты и другие лица, которые на законном основании пользуются услугами управления свободного порта и лицензированных предпринимательских обществ, но у которых нет своей территории в свободном порту.

3. Сокращения, употребляемые в правилах:

3.1. ММО - Международная морская организация;

3.2. Резолюция ММО А.887(21) – резолюция Ассамблеи ММО А.887(21) "Получение, создание и коррекция информации,

- содержащейся в базе данных Глобальной Морской Системы Связи при Бедствии и Обеспечения Безопасности";
- 3.3. Резолюция ММО А.857(20) - резолюция Ассамблеи ММО А.857(20)"Руководство по управлению судоходством";
  - 3.4. COLREG – Конвенция о международных правилах предотвращения столкновений судов 1972 года;
  - 3.5. SOLAS – Международная конвенция по защите жизни людей на море 1974 года и ее протоколы 1978 и 1988 годов;
  - 3.6. Кодекс IMDG – Международный Морской Кодекс по опасным грузам;
  - 3.7. MARPOL – Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды с судов от 1973 года с ее протоколом от 1978 года с приложениями;
  - 3.8. Хельсинская Конвенция- Конвенция по защите морской природной среды Балтийского моря 1992 года
  - 3.9. Кодекс INF - Международный Кодекс по безопасности морской транспортировки отработанного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов;
  - 3.10. Кодекс ISPS -Международный Кодекс по охране судов и портовых сооружений
  - 3.11.СУДС - Системы (службы) управления движением судов (СУДС);
  - 3.12. МАЛ – государственное акционерное общество « Морская Администрация Латвии »;
  - 3.13. Рижский филиал ГА АЗО - Рижский филиал государственного агентства"Агентство здоровья общества";
  - 3.14. УМБВ - Управление морскими и внутренними водами Государственной Службы Охраны Среды;
  - 3.15.УКВ – ультракороткие волны .

4. Управление портом в порядке, установленном Законом о портах, Законом о Рижском свободном порте, Положением об Управлении Рижского свободного порта и другими правовыми актами, осуществляет Управление Рижского свободного порта как субъект общественного и частного права.

5. Находящиеся на территории порта общие гидротехнические сооружения, молы, регулирующие течения дамбы, волнорезы,

береговые укрепления, причалы, фарватеры, навигационные приборы и устройства находятся во владении Управления Рижского свободного порта. Причалы могут также быть собственностью других юридических и физических лиц.

6. Управление Рижского свободного порта согласно порядку, установленному Законом о портах и статьей 4 Закона о Рижском свободном порте, имеет право использовать для нужд порта землю на территории порта, принадлежащую физическим и юридическим лицам.

7. Физические и юридические лица, которым на территории порта принадлежит недвижимое имущество, должны согласовывать проекты зданий и сооружений, для которых в соответствии с определением, установленным Законом о строительстве и Правилами Кабинета министров № 112 от 1 апреля 1997 года, должен быть разработан строительный проект, с Управлением Рижского свободного порта на стадии разработки проектного задания и технического проекта.

8. Если нормы международного права, обязательные для выполнения в Латвийской Республике, предусматривают иные условия, отличающиеся от включенных в настоящие правила, применяют нормы международного права.

9. Использование порта или его части для нужд обороны регламентируют Правила Кабинета министров № 277 от 15 августа 2000 года "Правила использования портов для нужд обороны".

10. Строительство высотных зданий, установка световой рекламы, осветительных мачт и другого осветительного оборудования, которое может ухудшить видимость навигационных знаков и огней в порту, должно быть согласовано с капитаном порта и Гидрографической службой Морской администрации Латвии .

2. Границы земли и акватории порта

11. Границы порта определены Правилами Кабинета министров № 516 "Правила определения границ Рижского свободного порта" 11 декабря 2001 года.

12. В акваторию порта входит река Даугава и все остальные водные бассейны в границах порта, а также внешний рейд порта ограничивает акваторию линией между координатами  $\varphi=57^{\circ}07'0$  N;  $\lambda=23^{\circ}53'0$  E и  $\varphi=57^{\circ}07'0$  N;  $\lambda=24^{\circ}05'0$  E, и линиями на юг по меридианам от вышеупомянутых координат до линии берега.

### 3. Правила судоходства в акватории Рижского свободного порта

#### 3.1. Порядок представления информации о прибытии судов в порт и выходе из порта

13. Судно информирует СУДС за 24 и четыре часа до подхода к бую "В", или сразу после выхода из предыдущего порта, если продолжительность рейса меньше 24 часов, информирует СУДС о прибытии судна, а также сообщает следующие сведения о судне:

13.1. название;

13.2. тип судна;

13.3. флаг;

13.4. сигнал вызова;

13.5. идентификационный номер ММО;

13.6. идентификационный номер Морской мобильной службы (MMSI);

13.7. ожидаемое время прибытия к бую "В";

13.8. длина, ширина;

13.9. груз;

13.10. высота конструкции судна;

13.11. сведения о судовом агенте; 13.12. причал (если известен);

13.13. GT судна;

13.14. DW судна;

13.15. максимальная осадка;

13.16. осадка при прибытии;

13.17. мощность двигателя;

13.18. ледовый класс и классификационное общество, которое определило ледовый класс (в период зимней навигации).

14. До захода в порт в дополнение к Правилам Кабинета министров №892 «Правила выполнения формальностей, связанных с заходом судна в порт и выходом из него» от 22.11.2005, судно обязано представить информацию по защите в соответствии с пунктом 2.1 статьи 9 раздела XI-2 конвенцией SOLAS.

15. Если на судне находится опасный или загрязняющий груз, то по крайней мере за 24 часа до прибытия судна или при выходе судна из предыдущего порта, если продолжительность рейса меньше чем 24 часа, оператор судна, агент или капитан сообщает об этом СУДС, а после ухода судна из порта – действуют в соответствии с Правилами Кабинета министров № 592 от 9 августа 2005 года "Порядок, согласно которому представляется информация об опасных и загрязняющих судовых грузах".

16. В том случае, если судно, перевозящее опасные или загрязняющие грузы покидает Рижский свободный порт или

место стоянки, оператор судна, агент или капитан информируют об этом СУДС.

17. Капитан судна за четыре часа до прибытия судна в порт, выхода в море или перешвартовки сообщает СУДС о запланированной операции и заказывает услуги лоцманов, уточняя время за один час до выполнения операции.

### 3.2. Оформляемые документы

18. Выполнение формальностей при прибытии и уходе судна регламентируют Правила Кабинета министров №892 "Правила выполнения формальностей, связанных с заходом судна в порт и выходом из него" от 22.11.2005.

19. На судах должны быть предусмотренные международными конвенциями или нормативными актами государства, под флагом которого ходит судно, судовые документы, списки пассажиров и экипажа, удостоверяющие личность документы (паспорта или удостоверения моряков).

20. По прибытию в порт капитан судна предоставляет судовому агенту для выполнения формальностей следующие документы:

20.1. общую декларацию – в пяти экземплярах;

20.2. грузовую декларацию или судовой манифест – в двух экземплярах;

20.3. декларацию судовых запасов - в двух экземплярах;

20.4. список экипажа - в двух экземплярах;

20.5. декларацию вещей экипажа - в двух экземплярах;

20.6. список пассажиров - в двух экземплярах;

20.7. морскую санитарную декларацию - в одном экземпляре;

20.8. декларацию судовых отходов - в одном экземпляре.

21. Судовой агент по прибытию судна в порт предоставляет смотрителю порта следующие документы:

21.1. грузовую декларацию или судовой манифест;

21.2. общую декларацию;

21.3. список пассажиров;

- 21.4. список экипажа;
- 21.5. декларацию судовых отходов.

22. Судовой агент по прибытию судна в порт по запросу смотрителя порта предоставляет следующие документы:

22.1. международное свидетельство вместимости;

22.2. свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении гражданско-правовой ответственности за убытки от загрязнения нефтью.

22.3. сертификат регистра;

22.4. свидетельство безопасности пассажирского судна (для пассажирских судов).

23. В случае необходимости у смотрителя порта есть право потребовать предоставить другие документы, предусмотренные международными конвенциями или нормативными актами государства, под флагом которого ходит судно, или их копии.

24. После выполнения портовых формальностей, при прибытии в порт судну выдается "Сертификат свободной практики" судна (разрешение на свободное сношение с берегом) (Certificate of Free Practice).

25. Прибытие судна в порт оформляется в службах порта в течение 6 часов после получения документов, указанных в 21 пункте данных Правил.

26. При выходе из порта, для того чтобы пересечь границу Латвийской Республики, капитан судна предоставляет судовому агенту следующие документы:

26.1. общую декларацию - в пяти экземплярах;

26.2. грузовую декларацию или судовой манифест - в двух экземплярах;

- 26.3. список экипажа - в двух экземплярах;
- 26.4. список пассажиров - в двух экземплярах.

27. Судовой агент при выходе судна из порта представляет смотрителю порта следующие документы:

- 27.1. общую декларацию;
- 27.2. грузовую декларацию;
- 27.3. список экипажа;
- 27.4. список пассажиров;
- 27.5. разрешение на выход судна из порта (Port Clearance).

28. Пассажирские суда представляют смотрителю порта информацию о пассажирах в соответствии с Правилами Кабинета министров № 747 от 23 декабря 2003 года "Порядок регистрации пассажиров судов".

29. Документом, который разрешает выход судна в море, является "Разрешение на выход судна из порта" (Port Clearance).

30. Выданное судну Разрешение на выход из порта действительно в течение 24 часов.

31. Выход в море и прибытие в порт судов вспомогательного флота порта и судов местного сообщения регистрируется в службе капитана порта.

32. Суда, которые проходят ходовые испытания после ремонта, подают смотрителю порта:

- 32.1. заявку капитана или агента;
  - 32.2. разрешение на испытательный выход, выданное обществом классификации судов или Инспекцией безопасности судоходства Латвийской морской администрации;
  - 32.3. список экипажа в соответствии с требованиями "Свидетельства о минимальном составе экипажа";
  - 32.4. список рабочих.
33. Если после получения разрешения на выход судна из порта в составе судовой команды или

техническом состоянии судна произошли изменения, капитан судна должен сообщить о них смотрителю порта.

34. Судно может выйти в море без выполнения формальностей, связанных с выходом в море, лишь представив смотрителю порта список находящихся на судне людей, в тех случаях, когда необходимо оказать помощь терпящим бедствие судам, людям, а также по приказу капитана порта в связи с критической ситуацией.

35. Если судно вышло из порта без разрешения капитана порта или его служб, государственные службы принимают меры, чтобы обеспечить возврат судна в порт в установленном в нормативных актах порядке.

36. Танкерам с наливным грузом нефтепродуктов в 2000 тонн и более запрещено заходить в порт и покидать его без действующего сертификата, определенного Международной конвенцией о гражданско-правовой ответственности за убытки от загрязнения нефтью.

### 3.3. Связь в порту

37. Во время судоходства в порту суда обеспечивают непрерывную радиосвязь:

37.1. на внешнем рейде по 16 и 9 каналу УКВ;

37.2. в порту во время движения по 16 и 9 каналу УКВ;

37.3. 14 канал УКВ является резервным каналом.

38. Судна, проводящие работы по углублению, при работе в акватории порта обеспечивают непрерывную радиосвязь по 16 и 9 каналу УКВ.

39. 9 канал УКВ в порту разрешается использовать только для регулирования движения судов и для вызова судов. СУДС при работе с одним судном использует 78 канал УКВ.

40. 67 канал УКВ является рабочим каналом лоцманской службы.

41. Капитан порта утверждает данные о телефонных номерах портовых и городских служб и прочих средствах связи (Приложение 2) .

### 3.4. Услуги лоцманов и СУДС

42. Суда, максимальная длина которых превышает 24 м, за исключением указанных в пункте 4, при перемещениях в порту, при прибытии или выходе из порта обязательно пользуются услугами лоцмана.

43. От услуг лоцмана освобождаются суда, у капитанов которых есть сертификат на исключительное право, а также в соответствии с решением соответствующей комиссии службы капитана порта - суда, которые ходят только во внутренних водах порта, суда технического и вспомогательного флота.

44. Лоцманская служба работает в порту 24 часа в сутки.

45. Нахождение лоцмана на судне во время исполнения его обязанностей не освобождает капитана и офицеров судна от ответственности за обеспечение безопасного судовождения.

46. Услуги лоцмана оказываются после получения заявок.

47. Если судно не готово воспользоваться заказанными услугами лоцмана в течение одного часа, его капитан подписывает квитанцию лоцмана за напрасный вызов.

48. Капитан судна принимает и высаживает лоцмана в соответствии с Правилами 23 раздела V SOLAS, резолюцией ММО А.889(21) и MSC/Circ.568/Rev.1.

49. Если принятие лоцмана на борт или его высадка на внешнем рейде невозможна по причине сильного волнения и судовождение не может быть осуществлено в соответствии с пунктом 53 настоящих правил, судно должно ждать улучшения погодных

условий на внешнем рейде или у причала. После предварительного согласования с капитаном порта, в порядке исключения судно может взять лоцмана с собой до следующего порта.

50. При видимости более чем на две морские мили, с согласия капитана судна, лоцман может покинуть судно или взойти на него, если судно находится в Даугаве на Ринужской ведущей линии. СУДС контролирует такое движение судов при помощи радара. В этом случае за безопасную навигацию судна ответственность несет капитан судна, действия СУДС имеют информативный характер.

51. Лоцман информирует капитана судна об особых обстоятельствах в порту, предоставляет рекомендации относительно количества и мощности используемых буксиров, использования якорей для маневрирования судна, для операций по швартовке и относительно других вопросов, связанных с безопасностью судоходства.

52. Лоцманская служба не отвечает за опоздание лоцмана по причине плохих погодных условий или из-за получения неверной информации.

53. Когда лоцман из-за плохих погодных условий или по другим причинам не может взойти на судно, сойти с него или находиться на нем, СУДС, с согласия капитана судна, может ввести суда с моря или вывести суда из Даугавы в море при помощи радиолокатора СУДС, выполняя обязанности берегового лоцмана, в следующих случаях:

53.1. если судно не длиннее 150 м и его осадка не превышает 7 м;

53.2. если судно не везет опасные грузы и в грузовых трюмах судна нет испарений опасных грузов;

53.3. если нет запрета капитана порта на такую операцию;

53.4. если у судна есть надежная радиосвязь с СУДС (на понятном обеим сторонам языке).

54. Услуги лоцманов открытого моря (Deep Sea Pilots) для перехода в Ригу заказывают за 48 часов до прибытия судна в район Вентспилского рейда, а для перехода из Риги – за 24 часа до выхода из порта.

55. В оплату услуг лоцманов открытого Балтийского моря не входят дорожные расходы лоцманов на поездку туда и обратно, суточные и плата за пользование гостиницей, если это необходимо. Дорожные расходы, плату за гостиницу и суточные в обоснованных размерах лоцману оплачивает владелец судна или судовой агент до начала использования услуг лоцмана.

56. СУДС при помощи своих технических средств контролирует и регулирует движение судов в порту

57. Для судов, длина которых превышает 100 м, а также для судов с опасными грузами, услуги СУДС обязательны.

58. СУДС оказывает услуги в порту в соответствии с резолюцией ММО А.857(20). Капитан судна, при заходе судна в порт или выходе из порта и пересечении границы района СУДС в радиусе 10 морских миль в секторе  $270^{\circ}$ - $20^{\circ}$  от Даугавгривского маяка ( $\varphi=57^{\circ}03'57$  N;  $\lambda=24^{\circ}01'29$  E), по 16 или 9 каналу УКВ информирует СУДС (сигнал вызова "Движение" или "Riga Traffic").

59. СУДС оказывает следующие информационные услуги:

59.1. сообщает имеющуюся в распоряжении СУДС информацию о причалах, уровне воды, ветрах, возможностях порта и иную информацию, связанную с безопасностью судоходства;

59.2. предоставляет гидрометеорологическую информацию судам по их запросу;

59.3. контролирует работу средств навигации и сообщает о ее изменениях участникам движения и, в случае необходимости, Гидрографической Службе Латвийской морской администрации.

60. Сделанные СУДС видео и аудио записи могут быть использованы в качестве доказательств в расследовании

несчастных случаев и инцидентов. Если за время смены оператора СУДС в связи с движением судов не произошел несчастный случай и не было аварийных ситуаций или других спорных ситуаций, эти записи хранятся в течение 72 часов. В случае, если в течение 72 часов претензии получены не были, эти записи уничтожаются автоматически. Сделанные СУДС видео и аудио записи, связанные с несчастным случаем или инцидентом, хранятся до окончания расследования. Видео и аудио записи являются конфиденциальными и являются собственностью Управления Рижского свободного порта.

### 3.5. Безопасность судоходства и маневрирование в порту

61. Движение судов в порту без разрешения СУДС запрещено. Разрешение начать движение может дать только СУДС.

62. Разрешение на начало движение от СУДС получают по 9 каналу УКВ. Если судно в течение 30 минут после получения разрешения не начало движение, оно должно получить разрешение повторно.

63. Суда выполняют распоряжения СУДС в отношении порядка движения и скорости движения, использования якорных стоянок.

64. Преимущество при движении судов получают:

64.1. суда, попавшие в аварийную ситуацию, и суда, направляющиеся для оказания помощи;

64.2. суда государственных служб Латвийской Республики;

64.3. пассажирские суда;

64.4. суда, поддерживающие регулярное сообщение с портом и ходящие по графику, утвержденному Управлением Рижского свободного порта.

65. В водах порта действует конвенция COLREG с исправлениями и настоящие правила.

66. У выходящих из порта и идущих по главному фарватеру судов есть преимущество по отношению к остальным участникам

движения. Судам, которые, учитывая их осадку и габариты, могут пройти за пределами главного фарватера, запрещено мешать движению тех судов, которые могут идти только в его пределах.

67. Судну запрещено участвовать в движении, если судовая команда не укомплектована полностью, если у судна нет действительных судовых документов, выданных учреждением государства, под флагом которого ходит судно, или обществом классификации судов, и соответствующего разрешения СУДС.

68. Движение судов по главному фарватеру только в одном направлении происходит в следующих случаях:

68.1. если судно перевозит опасные грузы или в грузовых трюмах судна есть испарения опасных грузов;

68.2. если длина судна превышает 150 м, или осадка превышает 7 м.

69. Движение судов в порту запрещено в следующих случаях:

69.1. если скорость ветра в порту превышает 14 м/с (исключения из этого правила определяет капитан порта);

69.2. если видимость меньше 5 кабельтовых (0,5 морской мили).

70. При движении в водах порта обгон запрещен, за исключением малых судов.

71. Скорость судов в Даугаве не должна превышать 8 узлов.

72. Суда, длина которых превышает 180 м, а осадка составляет 10 м и больше, разрешается вводить в бассейн Экспортного порта и выводить из него только в тех случаях, если скорость течения в Даугаве не превышает 1 узел.

73. Если скорость течения в Даугаве превышает 1 узел, запрещено:

73.1. вводить и выводить суда от причалов KR-21 и KR-22 в Кремери, от причалов AU-1 и AU-2 на Мангальсале и от

причалов VL-13 и VL-14 в Волери, если маневрирование происходит без помощи буксиров;

73.2. вводить и выводить суда максимальных размеров от причалов DG-1 и DG-2 в Даугавгриве, от причала ZO-12 в Рыбном порту и от причалов от РМ-16 до РМ-21 в Пильмуйже;

72.3. вводить и выводить суда, длина которых превышает 120 м, в бассейн Мангальсалы.

73. Вводить и выводить суда максимальных размеров от причалов DG-1 и DG-2 в Даугавгриве и суда любого размера из судоремонтного завода после ремонта разрешается только в светлое время суток.

75. Ввод судов в порт и вывод судов из порта, длина которых превышает 180 м, согласовывают с капитаном порта.

76. Если у причала KR-21 находится судно, запрещено вводить и выводить судно от причала KR-22.

77. Суда, идущие мимо пришвартованных к причалу судов и ремонтируемых причалов, работающих плавучих кранов, водолазов, проводящих подводные работы, и работающих землечерпалок, должны снизить скорость до минимальной скорости маневрирования.

78. Суда, длина которых превышает 120 м, могут пользоваться южными воротами Рыбного порта только в чрезвычайных случаях, при условии, что скорость течения в Даугаве меньше 1 узла.

79. Разрешено вводить суда, длина которых превышает 120 м, в бассейн Мангальсалы только в том случае, если к причалам MS-12 и MS-13 не пришвартованы суда.

80. При швартовке или отшвартовке судов от причала JM-29, если течение в Милгравском протоке направлено в сторону Кишэзерса, должен использоваться буксир. Если у причала JM-27

стоит судно, швартовать или отшвартовывать суда от причала JM-29 разрешается только после согласования с капитаном порта.

81. Если судно идет на/с ремонта, операциями по швартовке судов в акватории судоремонтных заводов руководят капитаны соответствующих заводов.

82. При движении в порту боковой крен судна не должен превышать 3 градуса.

83. Движение малых судов и курсирование яхт в порту должно происходить таким образом, чтобы они не мешали судам, идущим по фарватеру. Запрещено пересекать курс судов ближе, чем 6 кабельтовых от носа судна и 1 кабельтова от юта судна.

84. Перевозка пассажиров по воде разрешена только на специально предназначенных для этой цели средствах водного транспорта, у которых есть соответствующие документы и соответствующее оснащение средствами спасения.

85. После ремонта главного двигателя судна на судоремонтном предприятии, буксир должен сопровождать судно от причала до буя "В".

86. Осуществление грузовых операций и операций по бункеровке на внешнем рейде допускается только при высоте волн до 0,5 м, после предварительного согласования с капитаном порта и таможней. Операции по обработке грузов на рейде осуществляются в соответствии с Правилами Кабинета министров №508 « Правила относительно порядка использования вод Латвии и судоходному режиму в их пределах» от 12.07.2005.

87. Капитан, судно которого угрожает затопление в акватории порта, должен сделать все, чтобы судно не затонуло в пределах фарватера, и должен незамедлительно сообщить об угрозе затопления капитану порта.

88. Об авариях, несчастных случаях, пожарах, а также повреждениях нанесенных судам, зданиям порта или навигационному оборудованию порта капитан судна должен незамедлительно, но не позднее, чем в течение двух часов, сообщить капитану порта.

### 3.6. Судходство в ледовых условиях

89. Судходство в порту в ледовых условиях происходит в соответствии с Правилами Министерства сообщения № 38 от 14 декабря 2001 года "Порядок обеспечения зимней навигации в водах Латвии".

90. Во время периода ледовой навигации капитаны судов, находящихся на пути в порт, не позднее, чем за 24 часа до прибытия к меридиану маяка Ирбес, должны сообщить капитану порта и капитану ледокола, работающего в этом районе, напрямую или через посредничество своих агентов следующие данные о своих судах:

90.1. название судна, имя владельца;

90.2. флаг судна;

90.3. позывные;

90.4. ледовый класс;

90.5. ширину и длину судна;

90.6. осадку (на носу и на корме);

90.7. вместимость и водоизмещение;

90.8. мощность, тип главного двигателя, материал гребного винта и запасы топлива;

90.9. описание и количество груза;

90.10. время прибытия к меридиану маяка Ирбес или время выхода из порта;

90.11. сведения об агенте в порту;

90.12. ограничения по судоходству, особенности технического состояния судна, которые могут повлиять на судоходство в ледовых условиях.

91. Если судно не выполняет распоряжения капитана порта или капитана ледокола, капитан ледокола может отказаться от ведения судна во льдах.

92. Необходимость тянуть судно на буксире определяет капитан ледокола.

92. Судно принимает на себя риск за повреждения, вызванные судоходством в ледовых условиях. Ни Управление Рижского свободного порта, ни ледокол не несут ответственности за опоздание судна, повреждения, а также другие убытки, понесенные судном, экипажем, пассажирами или нанесенные грузу во время нахождения под началом ледокола и при выполнении маневров в ледовых условиях. Ущерб, нанесенный судам в результате их столкновения, стороны покрывают в предусмотренном в нормативных актах порядке.

94. Разрешение на выход в море в ледовых условиях судно может ждать у причала или также, если судно выполнило портовые формальности, стоя во льду:

94.1. на востоке от фарватера – в районе от Аудупе до входа в Даугавгривский порт;

94.2. напротив Экспортного порта, не мешая другим судам.

95. Во время ледовой навигации ледокол поддерживает связь по каналам 16 и 13 УКВ, а в акватории порта только по каналу 9 УКВ.

96. СУДС организует разведку ледовых условий на расстоянии 3 морских миль от ворот Даугавы. Пока такая разведка не проведена, судам запрещено входит или выходить из порта.

#### 4. Правила стоянки и швартовки судов

##### 4.1. Якорные стоянки судов

97. Якорной стоянкой на подходах к порту является район между точками с координатами (Карта 1012 (int1273)):

97.1.  $\varphi=57^{\circ}08'82\text{ N}$ ;  $\lambda=23^{\circ}51'60\text{ E}$ ;

97.2.  $\varphi=57^{\circ}06'28\text{ N}$ ;  $\lambda=23^{\circ}56'01\text{ E}$ ;

97.3.  $\varphi=57^{\circ}05'08\text{ N}$ ;  $\lambda=23^{\circ}53'71\text{ E}$ ;

97.4.  $\varphi=57^{\circ}07'61\text{ N}$ ;  $\lambda=23^{\circ}49'29\text{ E}$ .

98. На короткое время стать на якорь на внутреннем рейде с разрешения СУДС могут только те суда, длина которых не превышает 100 м.

99. Стоящее на якоре на внутреннем рейде судно не должно мешать судоходству в порту. Если возле судна не дежурят буксиры, главный двигатель судна должен находиться в рабочей готовности.

100. Судам запрещено бросать якорь в порту:

100.1. в бассейне Пильмуйжас;

100.2. ближе 100 м от плавучих доков, подводных кабелей и дюкеров;

100.3. в пределах фарватеров;

100.4. в местах, обозначенных соответствующими береговыми знаками.

##### 4.2. Подготовка и пользование причалами

101. Причал к швартовке и отшвартовке судна готовит пользователь причала за свой счет.

102. В подготовку причала входит:

102.1. поддержание глубин возле причала и на подходах к нему (от границы главного фарватера до причала), предусмотренных в проекте и соответствующих осадке, заявленной в порядке, установленном настоящими правилами;

102.2. устранение подъемных кранов, оборудования и предметов, мешающих швартовке судов;

102.3. поддержание защитного оснащения причала (фендеров) в рабочем состоянии;

102.4. обеспечение достаточного освещения причала в темное время суток;

102.5. своевременное назначение стивидора или другого ответственного лица для точного указания положения судна у причала;

102.6. приостановка движения грузовых вагонов или перевозящей грузы техники на причале во время швартовки судна;

102.7. обеспечение площади причала достаточной длины для швартовки судна (не менее, чем 10% от длины судна на носу и на корме судна);

102.8. ломка льда возле причала и на подходах к нему, чтобы обеспечить беспрепятственную швартовку судна;

102.9. очистка от снега в полосе шириной 4 м от внешнего края причала;

102.10. обеспечение наличия чальщиков для выполнения операций по швартовке;

102.11. принятие мер, чтобы не допустить нахождения посторонних лиц в полосе шириной 10 м от края причала во время швартовки;

102.12. поддержание на причале чистоты и порядка.

103. Запрещено швартовать, отшвартовывать или перешвартовывать судно возле неподготовленного причала.

104. Швартовка судна максимально разрешенных габаритов у соответствующего причала должна быть предварительно согласована с капитаном порта или его уполномоченным лицом.

105. Запрещено сгружать груз в полосе шириной 4 м от внешнего края причала.

106. Запрещено сыпать снег в покрытых льдом бассейнах порта.

107. На каждом причале должно быть оснащение для спасения людей в соответствии с правилами эксплуатации причалов, изданными Управлением Рижского свободного порта.

108. Пользователь причала несет ответственность за техническое состояние причалов и другое, находящееся в его распоряжении, недвижимое имущество, за содержание его в порядке, за соблюдение правил технической эксплуатации, противопожарной безопасности, защиты окружающей среды и других правил. В случае обнаружения повреждений о них незамедлительно сообщают Управлению Рижского свободного порта.

109. Условия содержания арендованных причалов определяет договор аренды причала и правила технической эксплуатации причалов.

110. Особые условия судоходства возле соответствующего причала определяет капитан порта.

111. Чтобы обеспечить безопасность людей или судов в чрезвычайных ситуациях или чтобы предотвратить аварию, стихийное бедствие или последствия загрязнения, у Управления Рижского свободного порта есть право воспользоваться причалом без разрешения пользователя причала.

#### 4.3. Порядок швартовки и отшвартовки

112. Судовой агент своевременно указывает судну причал для швартовки, предварительно согласовав это с пользователем причала.

113. Количество и расположение причальных концов определяет капитан судна, согласовав с лоцманом.

114. Во время стоянки у причала на судне должна быть обеспечена охрана и надежная связь с СУДС и смотрителем порта. Судно должно быть пришвартовано надлежащим образом, оборудовано освещенным трапом, под которым закреплена страховочная сеть. Возле трапа должен находиться спасательный круг со световым бумом и линем длиной по крайней мере 27 м.

115. Запрещена одновременная швартовка судов у находящихся рядом причалов.

116. Можно пришвартовать судно к борту второго судна только с согласия капитана порта и капитанов обоих судов, если скорость течения в Даугаве - меньше одного узла.

117. Запрещено швартовать судно к корпусу второго судна:

117.1. к судам, на которых происходит газовая дезинфекция (фумигация);

117.2. если на судне есть опасные грузы согласно кодексу IMDG или их испарения;

117.3. если стоящее у причала судно не выполнило портовые формальности.

118. Если на судне есть опасные грузы в соответствии с кодексом IMDG, судно должно быть постоянно готово выйти в море.

119. Получив штормовое предупреждение, капитан судна принимает дополнительные меры для безопасной стоянки судна.

120. Если устройства швартовки или якорь судна не находятся в рабочей готовности, до проведения предусмотренных операций по перешвартовке об этом должно быть сообщено СУДС. Перешвартовкой считается и такая операция, во время которой судно должно быть перемещено вдоль причала на расстояние, превышающее 100 метров.

121. В чрезвычайных случаях (пожар, наводнение и тому подобное) у капитана порта есть право потребовать переместить судно. Расходы на такое перемещение покрывает владелец судна.

122. При стоянке в порту судам запрещено выводить за борт грузовые стрелы, палубные краны и подъемники шлюпок, если это не связано с грузовыми операциями.

123. Спускать судовые шлюпки в порту можно только с разрешения капитана порта, за исключением чрезвычайных случаев.

124. При стоянке судна в порту за пределами территорий судоремонтных или судостроительных заводов, его свободный дрейф, при осуществлении ремонта главного двигателя, руля или якорной установки и других ремонтных работ, должен быть согласован с капитаном порта и инспектором по противопожарной безопасности порта.

125. Наружный борт судна должен быть освещен.

## 5. Правила защиты окружающей среды в порту

126. Суда, юридические и физические лица, находящиеся в порту, должны соблюдать конвенцию MARPOL и Хельсинскую Конвенцию, а также требования по охране окружающей среды, определенные в нормативных актах Латвийской Республики.

127. В акватории порта и на рейде порта объектам и судам запрещено увозить с берега:

127.1. нефтепродукты всех видов и содержащие нефть продукты, вредные и опасные химические вещества, органические соединения и отходы;

127.2. воды, которыми промывались грузы и бункеровочные резервуары, а также балластные воды, содержащие нефтепродукты, сточные воды;

127.3. воды, использовавшиеся для промывки трюмов и резервуаров судов, в которых перевозились вредные и опасные химические вещества или их растворы;

127.4. запрещено выбрасывать за борт судна любые остатки груза, сепарационные и другие отходы.

128. Клапаны систем откачивания загрязненных вод в порту закрыты и опечатаны.

129. В порту запрещено мытье корпуса судна.

130. В порту запрещено осуществлять работы по очистке и покраске корпуса судна, за исключением мест со специальным оснащением, соблюдая требования по защите окружающей среды.

131. В порту запрещена работа мусоросжигательных печей судов.

132. На судах в порту разрешено пользоваться только теми туалетами, в которых установлена замкнутая система.

133. Прием отходов судов и загрязненных ими вод в порту и порядок оплаты за эти услуги осуществляется в соответствии с Правилами Кабинета министров № 455 от 8 октября 2002 года "Порядок приема отходов судов и загрязненных ими вод и порядок разработки планов обработки отходов судов".

134. Санитарный сбор включает сдачу любых отходов судов и загрязненных ими вод, кроме загрязненных балластных вод и вод, использовавшихся для мытья резервуаров .

135. Транспортировку нефти и наливных химических веществ в порт и из него могут осуществлять только танкеры с двойным дном или двойным корпусом в соответствии с MARPOL требованиями.

135. Перегрузка нефтепродуктов и вредных жидких наливных грузов на причалах происходит в соответствии с правилами

эксплуатации этих терминалов. До начала грузовых операций все нефтетанкеры и танкеры для перевозки химических продуктов с загрязняющими, вредными жидкими наливными грузами должны быть ограничены боны за исключением периода времени, когда есть лед. В остальное время боны и устройства по сбору вредных жидких наливных грузов должны быть подготовлены в соответствии с планом причала по ликвидации аварии. Боны соответствующего типа должны быть расположены таким образом, чтобы исключить возможность утечки нефтепродуктов за пределы ограждения. Каждый причал для перегрузки нефти и химических продуктов должен быть оборудован абсорбентами, обеспечивающими абсорбцию по крайней мере 1 м<sup>3</sup> нефтепродуктов, и скиммером мощностью не менее, чем 20 м<sup>3</sup>/ч. Пользователь причала или терминала несет полную ответственность за выполнение упомянутых требований. Вышеупомянутые требования не относятся к судам, поставляющим топливо, на которых боны и устройства по сбору нефтепродуктов должны быть подготовлены в соответствии с планом судна по ликвидации последствий аварии.

137. Причал, терминал для перегрузки грузов или район повышенной опасности не может начать работу до тех пор, пока в УМВВ не будет утвержден план ликвидации аварийной утечки нефти и химических продуктов. Пользователь причала или терминала несет полную ответственность за выполнение упомянутых требований.

138. Для очистки поверхности воды от нефти и нефтепродуктов в акватории порта запрещено использовать препараты, которые разжижают или затопляют плавающую нефть или нефтепродукты.

139. Если во время грузовых операций и операций по бункеровке происходит утечка нефтепродуктов или химических продуктов на палубу или за борт, эти операции должны быть незамедлительно прекращены и о происшедшем должно быть сообщено СУДС, УМВВ, судовому агенту, и незамедлительно должны быть начаты работы по сбору и очистке.

140. Владелец или фрахтователь судов несет ответственность за ущерб, нанесенный в случае утечки вредных веществ. Пользователь причала несет ответственность за ущерб, нанесенный в случае утечки вредных веществ, если она произошла на причале или территории, находящейся в управлении пользователя.

141. При неблагоприятных погодных условиях, если скорость ветра достигает 10 м/с и больше, погрузка пылеобразующих сыпучих грузов прекращается.

142. Капитан судна и пользователь причала сообщают СУДС и УМБВ о замеченных случаях загрязнения территории или акватории.

143. Пользователь причала несет ответственность за чистоту территории и прилегающей к ней акватории.

144. Суда с радиоактивными веществами (7 класс по кодексу IMDG) могут войти в порт, соблюдая установленные в кодексе INF условия. Если судно с радиоактивными веществами может представлять угрозу для окружающей среды или людей, капитан порта, после согласования с Центром радиационной безопасности, может отказать судну в разрешении на вход в порт.

145. Если на судне находятся установленные в кодексе IMDG вещества класса 1 (взрывчатые) или вещества класса 5.2. (органические пероксиды) в грузовой упаковке, должны соблюдаться условия, определенные в приложении 1.

## 6. Дноуглубительные работы в порту

146. Работы по углублению дна в акватории порта проводятся после предварительного письменного согласования с Управлением Рижского свободного порта, капитаном порта и получения соответствующего разрешения от УМБВ.

147. Занимающиеся углублением дна суда до начала работы согласуют расположение якорей, буев и тросов с капитаном порта.

148. Занимающиеся углублением дна суда оперативно сообщают СУДС о предусмотренных изменениях расположения якорей, буев и тросов в процессе работы.

149. По требованию судна занимающееся углублением дна судно освобождает фарватер, выпуская или втягивая тросы, или освобождая фарватер, согласовав эти действия с СУДС.

150. На занимающиеся углублением дна в порту судах должны быть подняты знаки или включены сигнальные огни в соответствии с требованиями COLREG.

151. Судно при приближении к занимающемуся углублением дна судну подает предусмотренный в COLREG звуковой сигнал и ждет ответного сигнала о разрешенных дальнейших действиях. Проходящее мимо судно поддерживает самостоятельную радиосвязь с занимающимся углублением дна судном и следует его указаниям.

152. Не работающим судам, занимающимся углублением дна или перевозкой грунта, запрещается занимать фарватеры.

153. Если к занимающемуся углублением дна судну одновременно приближаются два судна с противоположных сторон, то преимущество дается судну, которое идет по течению.

154. Суда, занимающиеся углублением дна или перевозкой грунта, для начала движения запрашивают разрешение у СУДС.

## 7. Основные принципы надзора за безопасностью в порту

155. Охрана судов в порту осуществляется в соответствии с требованиями кодекса ISPS.

156. Пропускной режим и режим охраны на территории порта определяет Управление Рижского свободного порта.

Предприниматели, которые предоставляют услуги охраны на территории порта должны иметь сертификат промышленной безопасности.

157. Вход людей и въезд транспорта на территорию портового предприятия а также выход и выезд осуществляется только через контрольно-пропускные пункты в соответствии с Положением Рижского свободного порта « О пропускном режиме а Рижском свободном порту».

158. При входе на режимную территорию портового предприятия, пропуск или идентификационная карта должны быть прикреплены к одежде на видном месте.

159. Ввоз или вывоз грузов, а также перемещение средств автотранспорта в границах зоны портового таможенного контроля, происходит после того, как должностные лица портового предприятия согласуют движение грузов с таможенными службами.

160. На территории порта, показав служебное удостоверение, разрешается перемещаться для выполнения служебных обязанностей должностным лицам соответствующих государственных служб и их транспорту. Сотрудник бюро пропусков Рижского Свободного порта или работник охраны соответствующего контрольно-пропускного пункта выдает данным лицам одноразовый пропуск, в том случае, если в соответствии с Положением Рижского свободного порта « О пропускном режиме а Рижском свободном порту» данному лицу или транспортному средству не был выдан постоянный пропуск .

161. На территории порта категорически запрещено размещать какие-либо транспортные средства, которые могут мешать работе порта. Они должны быть размещены на специально отмеченных автостоянках в соответствии с технологической схемой размещения и движения транспортных средств.

162. Члены экипажа судна пропускаются на режимную территорию порта по заявке капитана судна и после предъявления документов, удостоверяющих личность .

163. За сохранность груза, находящегося на территории, на причалах или складах порта, ответственность несет владелец или пользователь соответствующего причала или склада.

164. Пропуска, выданные Управлением Рижского свободного порта, обязательны для всех работающих в порту предприятий.

8. Таможенный, пограничный, санитарный режим и режим противопожарной безопасности в порту

8.1. Таможенный режим

165. Суда, идущие из иностранного порта, или идущие в иностранный порт, проходят таможенный контроль.

166. До выполнения таможенных формальностей и получения разрешения запрещается начинать разгрузочные или погрузочные работы на внешнем, внутреннем рейде или на причале, а персоналу судна запрещается сходить на берег.

167. Без письменного разрешения таможни запрещено ввозить, вывозить или перемещать грузы, которые экспортируются или импортируются, а также товары и другие предметы, которые оформлены к перевозке из одной таможенной зоны Латвийской Республики в другую таможенную зону Латвийской Республики. Границы таможенного контроля определяет Главное таможенное управление Службы государственных доходов.

168. Порядок ввоза товаров в свободные зоны, не входящие в таможенную территорию Латвийской Республики, и вывоза товаров из свободных зон на остальную территорию Латвийской Республики регулирует Закон о Рижском свободном порте, Таможенный закон и другие нормативные акты.

169. Лицензированные предпринимательские общества обеспечивают учет товаров, ввезенных на их территорию, произведенных на их территории и вывезенных из нее. Физические лица при входе и выходе из свободной зоны обязаны пройти таможенный контроль.

## 8.2. Режим пограничной охраны

170. Режим пограничной охраны в порту определяется Законом о государственной границе Латвийской Республики и другими нормативными актами.

171. На всех судах должны быть оформлены списки экипажа и пассажиров (судовое расписание), у всех лиц должны быть удостоверения моряков, паспорта или пропуска.

## 8.3. Санитарный режим

172. Медицинско-санитарную проверку и надзор в порту осуществляет Рижский филиал ГА АЗО. Требования этой службы в пределах ее компетенции являются обязательными для действующих в порту физических и юридических лиц. Заходящие в порт суда и плавучие средства находятся под медицинско-санитарным надзором и контролем, осуществляемым Рижским филиалом ГА АЗО.

173. Капитан судна через судового агента должен сообщить работникам Рижского филиала ГА АЗО о неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановке, больных членах экипажа с признаками инфекционных болезней, случаях смерти или санитарно опасных грузах не позднее, чем за 12 часов до прихода судна на внешний рейд.

174. Медицинско-санитарную проверку судов, которые пришли из территорий, пораженных особо опасными инфекционными болезнями, работники Рижского филиала ГА АЗО по своему усмотрению и в соответствии с обстоятельствами проводят на внешнем рейде.

175. Оформление санитарных документов судна происходит круглосуточно в порядке получения заявлений.

176. Капитан пришедшего в порт судна предъявляет работникам Рижского филиала ГА АЗО следующие документы:

176.1. морскую санитарную декларацию;

176.2. дератизационное удостоверение или удостоверение об освобождении от дератизации в соответствии с требованиями Международных медицинско-санитарных правил, действительное в течение шести месяцев;

176.3. сертификат о соответствии судового оборудования по очистке сточных вод судна требованиям MARPOL, действительный в течение пяти лет;

176.4. сертификат на медицинское оборудование и медикаменты для оказания первой медицинской помощи, действительный в течение одного года;

176.5. сертификат об обучении членов экипажа оказанию первой медицинской помощи, в том числе проведению противоэпидемических мероприятий на судне;

176.6. международный сертификат вакцинации.

177. В случае неблагоприятной эпидемиологической ситуации на судне работники Рижского филиала ГА АЗО организуют противоэпидемические мероприятия.

178. Работники Рижского филиала ГА АЗО в соответствии с программой государственного надзора "Надзор за циркуляцией возбудителей чумы" осуществляют регулярный контроль за грызунами на территории порта и на судах. Пользователи складов, находящихся на территории порта, сообщают о появлении грызунов работникам Рижского филиала ГА АЗО.

179. Дезинфекцию, дезинсекцию и дератизацию судна, груза, грузового трюма после выгрузки карантинного груза проводят на специальных причалах работники Рижского филиала ГА АЗО, принимая все возможные меры предосторожности.

Перечисленные работы проводятся за счет владельца судна.

180. Качество питьевой воды с гидрантов причалов и водяных барж контролируют работники Рижского филиала ГА АЗО.

181. По запросу капитана или владельца судна и за его счет работники Рижского филиала ГА АЗО производят на судне следующие работы:

181.1. пробы воды с выдачей соответствующего сертификата о соответствии государствующему стандарту;

181.2. оценку эффективности очистки сточных вод и системы дезинфекции судна в соответствии с требованиями MARPOL;

181.3. проверку медицинского оборудования и медикаментов для оказания первой медицинской помощи с выдачей соответствующего сертификата.

182. Чтобы предотвратить ввоз опасных инфекционных болезней в Латвию и угрозу их распространения, капитан судна сообщает работникам Рижского филиала ГА АЗО об изменениях в составе экипажа.

#### 8.4. Режим противопожарной безопасности в порту

183. Все юридические и физические лица, которые работают или находятся на территории Рижского свободного порта, должны соблюдать требования Правил Кабинета министров №82 « Правила противопожарной безопасности» от 17.02.2004, а также « Правила противопожарной безопасности Управления Рижского свободного порта Латвийской Республики », утвержденные Управлением Рижского свободного порта в 2002 году. За противопожарную безопасность на каждом участке порта несет ответственность владелец или пользователь соответствующей территории

184. Капитан судна несет ответственность за противопожарную безопасность на судне, которое находится в акватории порта, и обеспечивает выполнения требований противопожарной безопасности.

185. На судах, которые находятся в акватории порта, системы пожаротушения и их оснащение должны быть в рабочем состоянии и готовы к немедленному использованию. В том случае если системы пожаротушения судна по какой-либо причине находятся в нерабочем состоянии, то судно должно быть готово подключиться к береговым системам пожаротушения.

186. Обнаружив возникновение пожара на судне, судовая охрана поднимает тревогу, организует ликвидацию пожара, сообщает о пожаре в СУДС и Пожарной службе города Риги, которая в случае необходимости участвует в пожаротушении.

187. Обнаружив пожар на территории порта, лицо, обнаружившее пожар, должно незамедлительно сообщить об этом в СУДС, Пожарную службу города Риги и пользователю причала и начать ликвидацию пожара при помощи всех доступных средств. После обнаружения пожара или получения сообщения о пожаре пользователь причала объявляет тревогу и организует тушение пожара.

188. Если пожар начался на территории порта, то судно должно быть готово оставить опасный портовый район.

189. На проведение кратковременных работ с огнем на судах, которые не находятся у ремонтных причалов, должно быть получено письменное разрешение инспектора противопожарной безопасности Управления Рижского свободного порта .

190. Разрешение на заправку судна горючим или другим огнеопасным грузом выдает инспектор противопожарной безопасности порта после согласования с пользователем причала. Во время заправки горючим или другим огнеопасным грузом судно должно поднять сигнальный флаг «Bravo» в темное время суток включить красный дуговой огонь.

191. Во всех районах порта должны быть вывешены запрещающие и объясняющие знаки, схемы пожарной сигнализации на латышском и английском языке.

192. Перевозящие газ, химические и нефтепродукты танкеры должны заправляться горючим до или после грузовых операций. Другим судам запрещено швартоваться к танкерам, перевозящим газ и нефтепродукты, во время проведения грузовых операций.

193. До начала грузовых операций все перевозящие газ, химические и нефтепродукты танкеры должны принять меры по пожарной безопасности и охране окружающей среды и заполнить лист проверки безопасности судна - берега (Ship - shore safety checklist).

194. Данные о номерах телефонов служб противопожарной безопасности сообщает капитан порта в соответствии с Приложением 2 к данным правилам.

## 9. Ответственность за нарушение портовых правил

195. Данные правила являются обязательными для всех юридических и физических лиц, в том числе для судов, находящихся и работающих в порту. Надзор за выполнением настоящих правил осуществляет Управление Рижского свободного порта и капитан порта.

196. Нормативные акты, изданные государственной погранохраной, таможней или другими органами государственного управления, которые связаны с деятельностью на территории порта, должны быть согласованы с Управлением Рижского свободного порта.

197. За несоблюдение настоящих правил любое юридическое или физическое лицо может быть привлечено к административной, гражданско-правовой или криминальной ответственности. Привлечение к административной, гражданско-правовой или криминальной ответственности не освобождает от обязанности возместить убытки в гражданско-правовом порядке.

198. Управление Рижского свободного порта не несет ответственность за результаты действий или бездействия другого юридического или физического лица и вправе получить полную компенсацию за любые причиненные порту убытки.

199. После внесения соответствующих изменений в международные нормативные акты, нормативные акты Латвийской Республики или Управления Рижского свободного порта, в настоящие правила тоже могут быть внесены изменения для того чтобы обеспечить работу порта . Если вступили в силу изменения нормативных актов, следует руководствоваться действующей редакцией нового нормативного акта, нормативным актом, который заменяет предшествующий, или нормативным актом обладающим наибольшей юридической силой .

200. Незнание настоящих правил не освобождает нарушившее их лицо от предусмотренной в законе ответственности.

201. Лицу, у которого нет соответствующей доверенности (лицензии), и юридическим лицам, которые не заключили договор с Управлением Рижского свободного порта, запрещено вести какого-либо рода деятельность, а также исполнять какие-либо обязанности в порту, связанные с деятельностью порта.

## 10. Портовые сборы

202. Портовые сборы и пределы тарифов утверждает Правление Рижского свободного порта. Управление Рижского свободного порта за 45 дней до вступления в силу изменений портовых сборов публикует информацию об изменениях портовых сборов на Интернет странице Управления Рижского свободного порта на латышском и английском языках.

203. Правление Свободного порта может утверждать следующие сборы и пределы тарифов Рижского свободного порта :

203.1. портовые сборы:

203.1.1. сбор за водоизмещение;

203.1.2. канальный сбор;

- 203.1.3. санитарный сбор;
- 203.1.4. сбор за малые суда;
- 203.1.5. якорный сбор;
- 203.1.6. ледовый сбор;
- 203.1.7. причальный сбор;
- 203.1.8. грузовой сбор;
- 203.1.9. лоцманский сбор;
- 203.1.10. пассажирский сбор;

203.2. плату за услуги:

- 203.2.1. плата за выполнение швартовочных работ;
- 203.2.2. плата за прием отходов и загрязненной воды;
- 203.2.3. плата за использование портовых буксиров и других плавучих средств;
- 203.2.4. плата за услуги пожарников;
- 203.2.5. плата за поставку питьевой воды.

204. Суда, заходящие в порт, вносят МАЛ плату за навигационные услуги, в размере и порядке, утвержденном Министерством транспорта.

205. Суда до выхода из порта должны заплатить портовые сборы и оплатить услуги, а также возместить убытки, причиненные какому-либо юридическому или физическому лицу.

206. Судовой агент обеспечивает оплату портовых сборов и услуг Управлению Рижского свободного порта и МАЛ, и взыскание этих платежей с владельцев судов в соответствии с существующими в порту тарифами и порядком оплаты.

207. В Рижском свободном порту предоставляются следующие услуги:

207.1. услуги, предельные тарифы и которые определяет Правление Рижского свободного порта:

- 207.1.1. использование буксиров;
- 207.1.2. использование плавсредств порта
- 207.1.3. услуги пожарников;

207.1.4. сбор загрязненной воды и отходов (специальные суда - сборщики или очистные сооружения)

207.1.5. обеспечение питьевой водой (судов на рейде, с берегового причала, при помощи плавсредств порта);

207.2. другие услуги - обеспечение горючими и смазочными веществами:

207.2.1. с танкеров с горючим (также на внешнем рейде);

207.2.2. с автоцистерн (в соответствии с требованиями терминала).

11. Капитан порта

208. Капитан порта руководит следующими портовыми службами:

208.1. службой движения судов;

208.2. лоцманской службой;

208.3. службой портового надзора;

208.4. осуществляет оперативное руководство ледоколом «Varma» в период навигации.

209. Портовые службы организуют и контролируют движение судов в порту и на подходах к порту, осуществляют контроль над безопасностью судоходства в порту, в акватории порта, в фарватерах, на причалах и терминалах.

210. Распоряжения капитана порта, связанные с мерами по безопасности судоходства обязательны для всех судов, организаций, предприятий (предпринимательских обществ), а также других юридических и физических лиц, действующих или находящихся на территории порта.

211. У капитана порта есть право отправить в море стоящее в порту судно или перевести его на другое место, в случае если на судне создалась критическая ситуация, или оно угрожает находящимся поблизости судам, портовому оборудованию, людям или среде. Расходы, связанные с перемещением судна покрывает владелец судна.

212. Обо всех произошедших в порту происшествиях и авариях на море капитан порта сообщает Береговой охране и МАЛ, а в случае загрязнения и УМВВ, а также организует первичное расследование этих происшествий, получение свидетельских показаний и документов – также и в отношении такого судна, которое имело отношение к данному происшествию, но не получило повреждений, является судоходным и готово к выходу в море или покидает порт .

213. Капитан порта, не реже раза в год утверждает данные о максимально допустимых размерах судов в отдельных районах порта, о размерах фарватеров, рейдов и разворотных бассейнов порта, о якорных стоянках и причалах в соответствии с Приложением 3 к данным правилам.

## 12. Задержание и арест судов

214. Задержание или арест судна производится в соответствии с Законом об управлении морскими делами о безопасности на море, Морским кодексом и другими нормативными актами.

215. За убытки, причиненные в случаях необоснованного задержания или ареста, ответственность несет лицо, потребовавшее проведения задержания или ареста.

216. Капитан порта имеет право задержать судно не более чем на 72 часа, в том случае если судно имеет отношение к морской аварии, нанесло убыток собственности порта или создало загрязнение – при условии, что нет возможности оперативно получить решение суда об аресте судна.

## 13. Эксплуатация гидротехнических зданий и оборудования

217. Разрешение на швартовку судов и на грузовые операции на соответствующем причале дает капитан порта.

218. Чтобы получить оговоренное в пункте 217 разрешение, пользователи или владельцы причалов и акваторий представляют капитану порта следующие документы:

218.1. Разрешение администрации порта на предпринимательскую деятельность в порту;

218.2. акт о сдаче объекта в эксплуатацию;

218.3. план измерения глубин на подходах к причалу в двух экземплярах;

218.4. план измерения глубин в полосе шириной 35 м вдоль причала в двух экземплярах;

218.5. оригинал акта о проведенном водолазном обследовании полосы шириной 35 м вдоль причала после очистки грунта;

218.6. оригинал акта об обследовании акватории при помощи жесткого трала после устранения опасных для судоходства предметов, если этого требует капитан порта.

219. Пользователи причалов ежегодно представляют капитану порта сведения о глубинах у причалов и на подходах к ним. Пользователи тех причалов, где осуществляется погрузка сыпучих грузов, металлолома, лесоматериалов и тому подобных грузов, должны раз в шесть месяцев предоставлять капитану порта акты водолазного обследования причальной зоны.

220. Резерв глубины между корпусом судна и дном у причала должен быть не менее 0,5 м, на фарватере и при подходе к причалу – не менее 15% от максимальной разрешенной осадки судна.

221. Капитан порта может затребовать дополнительные акты замеров глубин и акты водолазного обследования, а также данные об обследовании акватории при помощи жесткого трала.

222. Судам запрещено запускать гребной винт возле причала, за исключением маневров, которые необходимы для швартовки или отшвартовки судна.

223. После ремонта регулировать главный двигатель в действии разрешено только с письменного согласия смотрителя порта и пользователя причала, не мешая другим судам.

224. Давление груза на причал не должно превышать допустимые нагрузки, предусмотренные в проекте или в паспорте причала.

225. Подводные кабели и трубопроводы, электролинии высокого напряжения должны быть обозначены соответствующим образом.

226. Пользователи причалов соблюдают Правила эксплуатации причалов, утвержденные Управлением Рижского свободного порта в 2002 году. Раз в год должен проводиться технический контрольный осмотр гидротехнических зданий, которые находятся во владении или являются собственностью какого-либо физического или юридического лица.

227. Если в результате работы судна был поврежден причал или другие портовые сооружения (устройства) или оборудование, то представители технического отдела Управления Рижского свободного порта, смотрителя порта и пользователя причала вместе с капитаном судна должны до ухода судна составить акт о происшедшем, который вместе со сметой расходов по ремонтным работам представляется владельцу судна в качестве претензии. Проведение соответствующих обследований и составление необходимых актов обеспечивает владелец или пользователь поврежденного объекта.

228. Убытки, которые судно причинило гидротехническим сооружениям, навигационному оборудованию, портовым коммуникациям и приспособлениям покрывает владелец судна.

#### 14. Рыбная ловля в акватории порта

229. Расположение рыболовных устройств в акватории порта должно быть согласовано с капитаном порта.

230. Расположение рыболовных устройств не должно мешать осуществлению гидротехнических работ и работ по углублению.

231. Рыболовные приспособления можно ставить не ближе чем 100 м от границ фарватеров, заранее сообщив об этом смотрителю порта и СУДС.

231. Если не обеспечено дежурство соответствующим образом оснащенных патрульных лодок около рыболовных приспособлений, Управление Рижского свободного порта и проходящие мимо суда не несут ответственности за повреждения рыболовных приспособлений.

232. Рыболовные приспособления должны быть отмечены соответствующими знаками и огнями, а также должны быть промаркированы, чтобы можно было установить их владельца.

## 15. Услуги буксиров в порту

234. Буксиры в порту оказывают платные услуги на основе договора .

235. Необходимое для судна количество буксиров определяет капитан судна по рекомендации лоцмана. В случае разногласий, споры разрешает капитан порта.

236. Капитан судна, ведомого на буксире, определяет вид и объем услуг буксиров, а также несет ответственность за безопасность буксиров. В случае аварии, если не доказана вина буксира, за последствия отвечает капитан судна.

237. Ведя судно на буксире без команды, работой буксира руководит капитан того буксира, буксирный трос которого закреплен на носу буксируемого судна.

238. Если сила ветра NW достигла или превысила 6 баллов по шкале Бофорта, тогда все суда, которые пришвартованы к

газовому причалу LP-27, должны пользоваться услугами по меньшей мере двух буксиров.

239. Буксиры в период действия штормового предупреждения должны находиться в состоянии рабочей готовности.

240. У капитана судна есть право отказаться от заказанных услуг буксира самое позднее за один час до времени, указанного в заказе. Если судно отказывается от услуг менее чем за час до начала операции, тогда капитан судна должен оплатить услуги буксира по определенной ставке почасового тарифа, принимая во внимание фактически затраченное буксиром время на дорогу к судну и обратно на стоянку.

241. На работающих в порту буксирах должна быть обеспечена УКВ связь.

242. Суда без бокового винта, перевозящие опасные грузы и длина которых превышает 120 м, а также суда с боковым винтом, длина которых превышает 140 м, в Милгравском и Саркандаугавском протоке должны пользоваться услугами буксира.

242. Таблица рекомендаций по пользованию буксирами:

Водоизмещение судна	Количество буксиров
Общая мощность буксиров в ЛС(НР)	

501-2 000	
-----------	--

1	
---	--

1600	
------	--

2 001-5 000	
-------------	--

2	
---	--

3000	
------	--

5 001-10 000	
--------------	--

2	
---	--

4000

10 001-20000

2-3

5000

20 001-35 000

3

6 500

35 001-50 000

4

7 000

более 50 000

4

10 000

## 16. Дополнительные условия

244. Суда и предприятия (предпринимательские общества), организации, юридические и физические лица, которые находятся или действуют в порту, помимо упомянутых в настоящих правилах нормативных актов Латвийской Республики и международных нормативных актов, должны соблюдать:

244.1. Рекомендации ММО по безопасной перевозке опасных грузов и связанной с этим деятельности в портах (ИМО

Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas, циркуляр ММО MSC/Circ.675);

244.2. Кодекс ММО безопасной погрузки и закрепления грузов, с исправлениями (ИМО Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, резолюция ММО А.714(17));

244.3. Безопасная работа терминалов Ro-ro, 1997 год (ICHCA Safe Operation of Ro-ro Terminals, 1997);

- 244.4. Кодекс ММО перевозчиков сыпучих грузов по безопасной практике погрузки и разгрузки (кодекс BLU), (Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code), резолюция ММО А.862(20));
- 244.5. Основные принципы упаковки единиц грузового транспорта ММО/ Международной организации труда/ ООН/ Европейского комитета по экономическим делам (ИМО/ ILO/ UN ECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units (CTUs), 1997);
- 244.6. Инструкцию "Опасные грузы и портовая среда" Международной ассоциации портов (IAPH Dangerous Goods and Port Environment);
- 244.7. Международную инструкцию по безопасности нефтяных танкеров и терминалов (ICS /OCIMF/ IAPH International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals – ISGOTT);
- 244.8. Международный кодекс безопасной перевозки зерновых (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, SJO rezolūcija MSC.23(59));
- 244.9. Кодекс безопасной практики ММО по перевозке древесных материалов на палубе судна, с изменениями к нему (Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, as amended, SJO rezolūcija A.715(17));
- 244.10. Безопасная работа на контейнеровозах, 1998 год (ICHCA Safe Working on Container Ships, 1998).
- 244.11. Международный кодекс защиты судов и портовых сооружений (International Ship and Port Facility (ISPS) Code).

## 17. Заключительные условия

245. Информативные приложения Приложение 1 « Положение судов с опасными грузами в порту», Приложение 2 « Телефоны Управления Рижского свободного порта и городских служб и другие средства связи» и Приложение 3 «О размерах фарватеров Рижского свободного порта; О размерах рейдов и разворотных бассейнов Рижского свободного порта; Данные о причалах » являются неотъемлемой частью данных правил.
246. Приложения, упомянутые в пункте 245 утверждает и обновляет Управление Рижского свободного порта, они

публикуются на Интернет странице Управления Рижского  
свободного порта [www.freeportofriga.lv](http://www.freeportofriga.lv).

247. После вступления в силу настоящих правил теряют силу  
Правила Министерства сообщения "Правила Рижского порта" от  
10 мая 2004 года.

Председатель Рижской Думы  
А.Аксенокс

Рига, 9 марта 2006 года.