

Приложение 1: Процесна карта

Наименование на процеса	Навигационно осигуряване на корабоплаването
Цел	Поддържане на корабоплавателния път - осигуряване на навигационно-пътната обстановка за безопасно корабоплаване. Създаване на условия за безаварийно и сигурно корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав
Собственик	Директор на дирекция ПКП
Участници в процеса	Старши експерт „Навигационно-пътна обстановка“ (НПО) Капитан на кораб, работещ по НПО
Нормативни изисквания	<ul style="list-style-type: none"> • Конвенция за режима на корабоплаване по река Дунав – 1948 г. • Рекомендация на ДК за габаритите на корабоплавателния път /фарватера/ • Препоръки на ДК за условията и сигурността на корабоплаване • Инструкция на ДК за разстановка на знаците от НПО • Споразумения между България и Румъния по въпросите на корабоплаването, 1955-56 г. • Решения и препоръки на международни органи и организации, отнасящи се до българския участък на река Дунав
Входяща информация	<ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне и утвърждаване на планове за разстановката на знаците от корабоплавателния съд – директор дирекция ПКП 2. Издаване (специалисти от дирекция ПКП) и утвърждаване (директор на дирекция ПКП) на указания до капитана на кораба с конкретни задачи по навигационното осигуряване на корабоплаването
Описание	<ol style="list-style-type: none"> 1. Поддържане на сигнализацията по водния път, чрез ежеседмично извършване на регионални плавания с предварителни указания за работа по поддръжката на НПО в съответните участъци от река Дунав <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Монтиране на плаващ навигационен знак /буй/ от НПО <ol style="list-style-type: none"> 1.1.1. извършване на щателни предварителни измервания, като се обозначава с плавок, точно мястото на измерената минимална дълбочина; 1.1.2. извършване пълно оборудване на буя /стоманено въже, котви, шегели/само на палубата на кораба; 1.1.3. подреждане на буя, стоманената проволка и котвите 1.1.4. стоманената проволка се навива между буя и котвите, като се внимава същата да не е пресукана, за да не се получат възли или връзвания при монтажа; 1.1.5. спускане на буя на вода с помощта на товарен кран и задържане с капронова проволка към кораба;

Приложение 1: Процесна карта

	<p>1.1.6. с буя на борд се подхожда на малък ход към плавока с предварително обозначената минимална дълбочина като наново се извършват измервания с цел потвърждаване на предварителните промери;</p> <p>1.1.7. след сигнал от мостика, котвите се спускат зад борд;</p> <p>1.1.8. при обтягане на стоманената проволка на буя се отдава капроновата проволка, с която е задържан буя към кораба;</p> <p>1.1.9. корабът се отделя от буя.</p> <p>1.2. Демонтиране на плаващ навигационен знак/буй/ от НПО</p> <p>1.2.1. демонтирането на буй от НПО се предприема след извършване на подробни измервания в дадения участък, създадена увереност за необходимостта от преместването му и след обозначаване с плавок на новата позиция на буя;</p> <p>1.2.2. корабът подхожда към буя на малък ход;</p> <p>1.2.3. буйт се сапанира към товарния кран с помощта на стоманени сапани с метални куки. Подаването на сапана с куките се извършва от палубата на кораба</p> <p>1.2.4. буйт се вдига на палубата, като едновременно с това се дава малък ход напред за получаване хлабина на проволката</p> <p>1.2.5. котвената проволка се отдава от буя и през ролките се подава на котвения рудан /брашпила/ за вдигане на бетонната котва.</p> <p>1.2.6. обирането на проволката се извършва на минимална скорост на брашпила, като се избягва получаването на скорца и скъсване на проволката. При необходимост, въжето се прехвърля на малките кнехтове и на малък ход, котвата се изтегля от затрупалият я пясък.</p> <p>1.2.7. при недостатъчна дължина на котвената проволка, същата се удължава чрез шегел с друга проволка /маневрена/</p> <p>1.2.8. след обиране на котвата до борда на кораба, същата, с помощта на товарен кран и кука се поставя на място, където няма да пречи на работата.</p> <p>1.2.9. бетонните котви, необходими при работа на НПО се подреждат така, че да не пречат при евентуалното използване на противопожарния кран в носовата част на кораба.</p> <p>1.3. Зарядка/проверка/на светещ навигационен знак /буй/ от НПО</p> <p>1.3.1. Проверката на буя се извършва, като буя се вдигне на палубата и се спазват процедурите при монтаж и демонтаж на несветещ буй описани в т. 1.2</p> <p>1.4. Почистване на буй от плаващи дървета.</p> <p>1.4.1. корабът подхожда на малък ход към буя;</p> <p>1.4.2. от кораба с помощта на маневрена проволка с гаша и шегел се сапанира на удобно място дървото, гашата се стяга и маневрената проволка се задържа на малките кнехтове;</p> <p>1.4.3. на малък ход, корабът се изтегля на дясно или назад с цел опъване изтегляне на закачилото се дърво;</p> <p>1.4.4. при невъзможно освобождаване, буйт се вдига с товарния кран и се обработва на палубата, като котвената му</p>
--	--

Приложение 1: Процесна карта

	<p>проволка е задържана на малките кнехтове;</p> <p>1.4.5. при повдигане на буя с дървото и необходимост, се предприема рязането му с помощта на моторен трион;</p> <p>1.4.6. възможно е повдигането на дървото от буя да стане с помощта на брашпила, като дървото след достигане до борда се повдига с помощта на товарния кран;</p> <p>1.4.7. изхвърлянето на дървото става извън фарватера, като се внимава същото да не попадне на винтовете на кораба.</p> <p>1.5. Работа по брегови знаци – боядисване и почистване на километрични знаци и други знаци от НПО;</p> <p>1.5.1. след като корабът се е установил на котва, се слиза на брега;</p> <p>1.5.2. членовете на екипажа използват спасителна лодка и спасителни жилетки</p> <p>1.5.3. изпълняват се дейности с хросторез и моторен трион;</p> <p>1.6. Монтиране и демонтиране на несветещи буйове и швемери от НПО</p> <p>1.6.1. следва се процедурата както при обработване на буйове.</p> <p>2. Проучване на корабоплавателния път</p> <p>2.1. Извършване на проучвателни работи – измерване на дълбочини и ширини на фарватера, обозначаване с плаващи и брегови знаци – извършва се измерване на дълбочини (с кораб и/или корабна лодка и еднолъчев ехолот), разстояния до бряг (с лазерен далекомер), и след преценка на ситуацията на място от капитана на кораба и експерт в ДПКП се обозначава корабоплавателния път с плаващи знаци</p> <p>2.2. Направа на водни снимки</p> <p>2.2.1. корабът подхожда към критичния участък срещу течението и се намалява хода до степен, при която да не се получи рискаене/залитане/;</p> <p>2.2.2. Щурманът включва ехолота, GPS и компютъра;</p> <p>2.2.3. Капитанът избира единия от страничните галсове /ляв или десен/, където се предполага, че дълбочините са по малки и започва заснемането;</p> <p>2.2.4. <u>последователност на действията:</u></p> <p>2.2.4.1. <u>включени ехолот и GPS;</u></p> <p>2.2.4.2. стартиране на програмата „Перискал“;</p> <p>2.2.4.3. стартиране на запис, чрез натискане на бутон „следа на кораба“;</p> <p>2.2.4.4. „Save“ – запазване на следата на кораба;</p> <p>2.2.4.5. Данните се запазват в текстов формат</p>
--	---

Приложение 1: Процесна карта

Изходяща информация	<ol style="list-style-type: none"> Изготвени водни снимки и изпращане в дирекция ПКП Информация относно изправността на сигнализацията на водния път (Данни за монтирани и демонтирани знаци) Сведение за демонтиране и монтиране на навигационни знаци 										
	местност	кило-метър	знак	разстояние от бряг [m]		дълбочина при знака [m]	воден стоеж [cm]	водомерен пост	координати [°]		дата
				ляв	десен				ширина	дължина	
	Демонтирани знаци										
	Монтирани знаци										
Резултат	<ol style="list-style-type: none"> Събрани данни за състоянието на корабоплавателния път и промените в навигационно-пътевата обстановка Изправна сигнализация на водния път 										
Софтуерни приложения	<ul style="list-style-type: none"> Global Mapper – изготвяне на снимки в електронен формат, идентифицирани с описание на участъка (от км до км) и датата на измерените дълбочини. „Перискал“ 										
Формат на данните	<ul style="list-style-type: none"> TXT PDF EXCEL WORD 										
Документиране	<ol style="list-style-type: none"> Указания до капитана –електронен носител Водни снимки – съхраняват се 10 г. в електронен формат в дирекция ПКП Рапорти за аварирани навигационни знаци –съхраняват се 1 год. в дирекция ПКП в папка на сървъра Актове за аварирани навигационни знаци –съхраняват се 1 год. в дирекция ПКП в папка на сървъра Сведения за монтирани и демонтирани знаци --съхраняват се 1 год. в дирекция ПКП на електронен носител 										