МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

19 января 2018 г. Москва № 19

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 50283
от 07 марта 2018 г.

Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям

В соответствии с пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2003, № 14, ст. 1256, № 27, ст. 2700; 2004, № 27, ст. 2711; 2006, № 50, ст. 5279, № 52, ст. 5498; 2007, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, 5557, № 50, ст. 6246; 2008, № 29, ст. 3418, № 30, ст. 3616; 2009, № 1, ст. 30, № 18, ст. 2141, № 29, ст. 3625, № 52, ст. 6450; 2011, № 15, ст. 2020, № 27, ст. 3880, № 29, ст. 4294, № 30, ст. 4577, 4590, 4591, 4594, 4596, № 45, ст. 6333, 6335; 2012, № 18, ст. 2128, № 25, ст. 3268, № 26, ст. 3446, № 31, ст. 4320; 2013, № 27, ст. 3477; 2014, № 6, ст. 566, № 42, ст. 5615, № 45, ст. 6153, № 49, ст. 6928; 2015, № 1, ст. 55, № 29, ст. 4356, ст. 4359; 2016, № 11, ст. 1478, № 27, ст. 4300; 2017, № 27, ст. 3945, № 52, ст. 7923, официальный интернет-портал правовой информации gost.e-ecolog.ru, 29.12.2017), подпунктом 5.2.11(8) Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2006, № 15, ст. 1612; № 24, ст. 2601; № 52, ст. 5587; 2008, № 8, ст. 740; № 11, ст. 1029; № 17, ст. 1883; № 18, ст. 2060; № 22, ст. 2576; № 42, ст. 4825; № 46, ст. 5337; 2009, № 3, ст. 378; № 4, ст. 506; № 6, ст. 738; № 13, ст. 1558; № 18, ст. 2249; № 32, ст. 4046; № 33, ст. 4088; № 36, ст. 4361; № 51, ст. 6332; 2010, № 6, ст. 650; № 6, ст. 652; № 11, ст. 1222; № 12, ст. 1348; № 13, ст. 1502; № 15, ст. 1805, № 25, ст. 3172; № 26, ст. 3350; № 31, ст. 4251; 2011, № 14, ст. 1935; № 26, ст. 3801, 3804; № 32, ст. 4832; № 38, ст. 5389; № 46, ст. 6526; № 47, ст. 6660; № 48, ст. 6922; 2012, № 6, ст. 686; № 14, ст. 1630; № 19, ст. 2439; № 44, ст. 6029; № 49, ст. 6881; 2013, № 5, ст. 388; № 12, ст. 1322; № 26, ст. 3343; № 33, ст. 4386; № 38, ст. 4821; № 45, ст. 5822; 2014, № 12, ст.1286, № 18, ст. 2177, № 30, ст. 4311, ст. 4325, № 37 ст. 4974, № 42, ст. 5736, № 43, ст. 5901, № 43, ст. 5926; 2015, № 2, ст. 491,

gost.e-ecolog.ru

№ 16, ст. 2394, № 17, ст. 2571, № 20, ст. 2925, № 38, ст. 5300, № 47, ст. 6605, № 49, ст. 6976; 2016, № 1, ст. 242, № 2, ст. 325, № 7, ст. 996, ст. 997, № 16, ст. 2229, № 28, ст. 4741, № 37, ст. 5497, № 40, ст. 5752, № 42, ст. 5929; 2017, № 10, ст. 1485, № 37, ст. 5539, № 42, ст. 6166, № 43, ст. 6327, № 52, ст. 8161), п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Правила плавания судов по внутренним водным путям.

2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу по истечении шести месяцев после дня его официального опубликования.

3. Признать утратившими силу приказы Минтранса России:

от 14 октября 2002 г. № 129 «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2002 г., регистрационный № 4088);

от 31 марта 2003 г. № 114 «О внесении изменений и дополнений в приказ Минтранса России № 129 от 14 октября 2002 года» (зарегистрирован Минюстом России 7 апреля 2003 г., регистрационный № 4387).

Министр М.Ю. Соколов

Секретарев Ян Павлович
(499) 495 00 00 доб. 17 53

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 19.01.2018 № 19

ПРАВИЛА
плавания судов по внутренним водным путям

I. Общие положения

1. Правила плавания судов по внутренним водным путям (далее – Правила) устанавливают порядок плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации (далее – ВВП).

2. Правилами движения и стоянки судов в бассейнах внутренних водных путей (далее – правила движения и стоянки судов), утверждаемыми в соответствии с пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации»[1] (далее – КВВТ), применительно к отдельным участкам ВВП бассейна могут быть определены иные нормы, чем установленные в настоящих Правилах, при этом применяются нормы правил движения и стоянки судов.

Издание ежесуточных сообщений и передача ежесуточных сообщений на суда осуществляются администрациями бассейнов внутренних водных путей (далее – АБВВП).

II. Визуальная сигнализация

3. Требования, относящиеся к сигнальным огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца (далее – темное время суток).

На судне не должны выставляться другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за сигнальные огни, предписанные настоящими Правилами, ухудшать их видимость или служить помехой для наблюдения.

4. Требования, относящиеся к сигнальным знакам, должны соблюдаться от восхода до захода солнца (далее – светлое время суток).

Требования к расположению на судах и дальности видимости сигнальных огней и знаков визуальной сигнализации приведены в приложении № 1 к настоящим Правилам.

5. В условиях, при которых визуальная видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, сильного ливня, песчаной бури или иным причинам и составляет менее километра (далее – условия ограниченной видимости), в светлое время суток судоводители должны применять визуальную сигнализацию, предписанную настоящими Правилами для темного времени суток.

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2003, № 14, ст. 1256, № 27, ст. 2700; 2004, № 27, ст. 2711; 2006, № 50, ст. 5279, № 52 , ст. 5498; 2007, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, 5557, № 50, ст. 6246; 2008, № 29, ст. 3418, № 30, ст. 3616; 2009, № 1, ст. 30, № 18, ст. 2141, № 29, ст. 3625, № 52, ст. 6450; 2011, № 15, ст. 2020, № 27, ст. 3880, № 29, ст. 4294, № 30, ст. 4577, 4590, 4591, 4594, 4596, № 45, ст. 6333, 6335; 2012, № 18, ст. 2128, № 25, ст. 3268, № 26, ст. 3446, № 31, ст. 4320; 2013, № 27, ст. 3477; 2014, № 6, ст. 566, № 42, ст. 5615, № 45, ст. 6153, № 49, ст. 6928; 2015, № 1, ст. 55, № 29, ст. 4356, ст. 4359; 2016, № 11, ст. 1478, № 27, ст. 4300; 2017, № 27, ст. 3945, № 52, ст. 7923, официальный интернет-портал правовой информации gost.e-ecolog.ru 2.2017).

6. Суда, находящиеся на ремонте или на отстое в акваториях, расположенных не на участке внутреннего водного пути, предназначенного для судоходства и обозначенного знаками навигационного оборудования (далее – судовой ход) и не создающие препятствий для других судов, сигнальные огни и знаки, предписанные настоящими Правилами, могут не нести.

7. На судах применяются следующие сигнальные огни:

белый или красный огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 225° и установленный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до 22,5° позади траверза каждого борта (далее – топовый огонь);

зеленый огонь на правом борту и красный огонь на левом борту, каждый из которых должен излучать непрерывный свет по дуге горизонта в 112,5° и установленные таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до 22,5° позади траверза соответствующего борта (далее – бортовые огни);

белый огонь, расположенный в кормовой части судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 135° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до 67,5° в сторону каждого борта (далее – кормовой огонь);

белый огонь, расположенный на краю ходового мостика (на борту), излучающий непрерывный свет по дуге горизонта 180° и установленный таким образом, чтобы светить от направления по траверзу 90° в сторону носа и кормы (далее – стояночный бортовой огонь);

огонь, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 360° (далее – круговой огонь);

желтый огонь, расположенный в кормовой части судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 135° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до 67,5° в сторону каждого борта (далее – буксировочный огонь);

огонь, излучающий световые проблески через регулярные интервалы времени с частотой 120 или более проблесков в минуту (далее – проблесковый огонь);

проблесковый огонь белого цвета, излучающий свет по дуге горизонта в 112,5° от траверза судна к носу или корме с перекрытием диаметральной плоскости судна на 22,5° (далее – светоимпульсная отмашка).

Светоимпульсная отмашка является сигнализацией для темного и светлого времени суток. При отсутствии светоимпульсной отмашки разрешается применение в темное время суток световой отмашки (мигание белым огнем), а в светлое время суток – флага-отмашки.

8. Для беспрепятственного прохода под мостами, через шлюзы или под воздушными переходами линий электропередач судно может нести топовые огни на меньшей, чем установлено настоящими Правилами, высоте.

9. Сигнальные флаги и щиты должны быть квадратными. Размер стороны квадрата должен быть не менее метра, а для флагов-отмашек – не менее 0,7 метра. Для судов длиной менее 25 метров размер стороны квадрата флага должен быть не менее 0,5 метра.

10. Сигнальные знаки в форме шара, конуса, двойного конуса и ромба должны быть окрашены в черный цвет. Указанные сигнальные знаки могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают изображения такой же формы.

Размеры сигнальных знаков должны быть:

высота цилиндра – не менее 1,2 метра, диаметр – не менее 0,6 метра;

диаметр шара – не менее 0,6 метра;

высота конуса – не менее 0,6 метра, диаметр основания – не менее 0,6 метра;

большая диагональ – не менее 1,2 метра, малая диагональ – не менее 0,6 метра.

11. Запрещается использовать осветительные устройства, прожекторы, а также щиты, флаги и другие предметы, если они могут быть ошибочно приняты за сигнальные огни, знаки, флаги и световые сигналы, установленные настоящими Правилами.

12. Судам запрещается использовать осветительные устройства и прожекторы, если они могут вызвать ослепление судоводителей, создающее опасность или помехи для судоходства.

III. Ходовая сигнализация в темное время суток

13. Самоходное судно с механическим двигателем, когда оно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу и не стоит на мели (далее – на ходу) должно нести:

один белый топовый огонь в носовой части;

судно с габаритной длиной (далее – длина) 50 метров и более – второй белый топовый огонь, расположенный позади и выше переднего топового огня;

бортовые огни;

три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения № 1 к настоящим Правилам, при габаритной ширине (далее – ширина) судна более пяти метров;

один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее.

Самоходное судно с механическим двигателем длиной 20 метров и менее независимо от его ширины несет один кормовой огонь, а бортовые огни такого судна могут быть скомбинированы в фонаре.

14. Пассажирское водоизмещающее самоходное судно с механическим двигателем, работающее на переправе или на внутригородских маршрутах, самоходный паром на ходу, а также судно на воздушной подушке, находящееся в неводоизмещающем состоянии, кроме сигнальных огней, указанных в пункте 13 настоящих Правил, должно нести один желтый проблесковый круговой огонь.

15. Многорежимное транспортное средство, которое в своем основном эксплуатационном режиме летит в непосредственной близости от поверхности, используя экранный эффект (далее – экраноплан) при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности, кроме сигнальных огней, указанных в пункте 13 настоящих Правил, должно нести один красный проблесковый круговой огонь.

16. Толкающее судно с механическим двигателем (далее – толкач) на ходу должно нести:

три белых топовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 5 приложения № 1 к настоящим Правилам;

бортовые огни;

при ширине судна более пяти метров – три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения № 1 к настоящим Правилам, и один буксировочный огонь;

при ширине судна пять метров и менее – один буксировочный огонь.

17. Толкаемое судно должно нести:

одиночное – один белый топовый огонь в носовой части;

в составе – по одному белому топовому огню в носовой части каждого переднего судна.

18. Буксирующее судно с механическим двигателем (далее – буксировщик) на ходу должно нести:

два белых топовых огня, расположенных по вертикальной линии;

при буксировке плота – три белых топовых огня, расположенных по вертикальной линии;

бортовые огни;

один кормовой огонь и один буксировочный огонь.

19. При буксировке состава несколькими буксировщиками, соединенными в кильватер, головной буксировщик на ходу должен нести сигнальные огни, указанные в пункте 18 настоящих Правил, остальные буксировщики – огни, указанные в пункте 18 настоящих Правил, за исключением бортовых огней.

20. Самоходные суда с механическими двигателями, ошвартованные бортами и буксирующие судно (состав), на ходу должны нести сигнальные огни, указанные в пункте 18 настоящих Правил, за исключением бортовых огней, расположенных между ними.

21. Самоходное судно с механическим двигателем, помогающее в проводке плота и ошвартованное к плоту, на ходу вместо сигнальных огней, указанных в пункте 13 настоящих Правил, должно нести три белых топовых огня, расположенных по вертикальной линии, и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения № 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров.

22. Самоходное судно с механическим двигателем на ходу при буксировке состава с толкачом должно нести сигнальные огни, указанные в пункте 18 настоящих Правил, а толкач – один белый топовый огонь и один буксировочный огонь при ширине толкача пять метров и менее.

Толкач, ширина которого более пяти метров, в дополнение к сигнальным огням, указанным в абзаце первом настоящего пункта, должен нести два кормовых огня, расположенных по горизонтальной линии ниже буксировочного огня.

23. Буксировщик, в случае осуществления буксировки под бортом другого судна, на ходу должен нести сигнальные огни, указанные в пункте 18 настоящих Правил.

Грузовое или пассажирское самоходное судно с механическим двигателем при осуществлении в аварийном случае буксировки под бортом другого судна на ходу должно нести сигнальные огни в соответствии с пунктом 13 настоящих Правил.

Самоходное судно, буксируемое под бортом, должно нести:

один белый топовый огонь и один кормовой огонь при длине судна менее 50 метров;

два белых топовых огня и один кормовой огонь при длине судна 50 метров и более.

Несамоходное судно, буксируемое под бортом, должно нести один белый топовый огонь в носовой части и один кормовой огонь.

24. Несамоходные суда буксируемого состава, следующего за одним или несколькими буксировщиками, должны нести:

одиночное судно длиной до 50 метров – один белый круговой огонь;

одиночное судно длиной 50 метров и более – по одному белому круговому огню на носовой и кормовой частях;

в составе – по одному белому круговому огню на носовой части каждого судна и на кормовой части последнего судна.

Самоходное судно с механическим двигателем с работающими двигателями, буксируемое на тросе, должно нести сигнальные огни, указанные в пункте 13 настоящих Правил, за исключением бортовых огней.

25. Парусное судно на ходу должно нести:

при длине более 20 метров – бортовые огни, один кормовой огонь и два круговых огня около топа мачты, расположенные по вертикальной линии, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний – зеленым;

при длине от семи метров до 20 метров – бортовые огни и один кормовой огонь, в том числе если данные огни объединены в фонаре, установленном в верхней части мачты;

судно длиной менее семи метров – один белый круговой огонь, расположенный на мачте, при приближении других судов это судно должно также освещать свой парус фонарем с белым огнем.

Судно, идущее под парусом и одновременно использующее силовую механическую установку, на ходу должно нести сигнальные огни, указанные в пункте 13 настоящих Правил.

26. Шлюпки судов должны иметь один белый круговой огонь и показывать его при приближении других судов.

27. Судно с механическим двигателем, перевозящее опасный груз, или судно с механическим двигателем, которое не было дегазировано после перевозки опасного груза, должно нести на ходу в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 13 настоящих Правил, один красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого топового огня.

Толкаемое несамоходное судно с опасным грузом или толкаемое несамоходное судно, которое не было дегазировано после перевозки опасного груза, должно нести сигнальные огни в соответствии с пунктом 17 настоящих Правил.

Буксируемое несамоходное судно с опасным грузом или буксируемое несамоходное судно, которое не было дегазировано после перевозки опасного груза, должно нести сигнальные огни в соответствии с пунктом 24 настоящих Правил, а также один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

28. Толкач, если он осуществляет толкание судов, указанных в пункте 27 настоящих Правил, или толкание состава, в который входят суда, указанные в

пункте 27 настоящих Правил, вместо верхнего белого топового огня в вершине треугольника из топовых огней, предусмотренного пунктом 5 приложения № 1 к настоящим Правилам, должен нести один красный топовый огонь.

29. Буксировщик, если в буксируемом им составе находятся суда, указанные в пункте 27 настоящих Правил, в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 18 настоящих Правил, должен нести один красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней.

30. Паром канатной переправы должен нести:

один белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее пяти метров от поверхности воды, при этом такая высота может быть уменьшена до трех метров, если длина парома не превышает 15 метров;

один желтый проблесковый круговой огонь, расположенный на расстоянии не менее метра над белым круговым огнем.

Канат канатной переправы должен быть освещен у обоих берегов фонарями, прикрытыми сверху защитными козырьками.

31. Самоходное судно с механическим двигателем, занятое толканием, буксировкой на тросе или под бортом несамоходного судна на переправе, кроме сигнальных огней, указанных в пунктах 16, 18 или 23 настоящих Правил, на ходу должно нести один желтый проблесковый круговой огонь.

32. Плот на ходу должен нести:

при длине плота менее 60 метров – один белый круговой огонь на хвостовой части;

при длине плота 60 метров и более, но менее 120 метров – по одному белому круговому огню на головной и хвостовой частях;

при длине плота 120 метров и более, но менее 240 метров – по одному белому круговому огню на каждом углу плота;

при длине плота 240 метров и более, но менее 480 метров – по одному белому круговому огню на каждом углу плота и на каждом борту в средней части плота;

при длине плота 480 метров и более на каждом борту устанавливаются дополнительные белые круговые огни, расположенные таким образом, чтобы расстояние между огнями по длине плота не превышало 240 метров.

IV. Стояночная сигнализация в темное время суток

33. Одиночное самоходное судно шириной пять метров и менее, а также одиночное несамоходное судно длиной менее 50 метров на стоянке должно нести на мачте один белый круговой огонь.

Одиночное самоходное судно шириной более пяти метров на стоянке должно нести один белый круговой огонь в носовой части, два кормовых огня, расположенных горизонтально, и один белый огонь на краю ходового мостика, расположенный выше бортовых огней и видимый со стороны судового хода в секторе 180° от направления прямо по носу до направления прямо по корме.

Одиночное несамоходное судно длиной 50 метров и более на стоянке должно нести по одному белому круговому огню в носовой и кормовой частях.

34. В составе или группе соединенных несамоходных судов, стоящих на рейде или у берега, суда, находящиеся со стороны судового хода, и все суда переднего

счала должны нести по одному белому круговому огню на носовой части, а все суда последнего (заднего) счала – на кормовой части.

35. Судно с опасным грузом на стоянке должно нести в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 33 настоящих Правил, один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

36. Нефтеперекачивающие, нефтебункеровочные и зачистные станции должны нести сигнальные огни, указанные в пункте 33 настоящих Правил для несамоходного судна соответствующего размера, а также один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

37. Экраноплан и судно на воздушной подушке на стоянке должны нести сигнальные огни, как самоходное судно в соответствии с пунктом 33 настоящих Правил.

38. Плот на стоянке в пути следования должен нести сигнальные огни, указанные в пункте 33 настоящих Правил.

39. Плот, стоящий на формировочном рейде, вместо огней, указанных в пункте 32 настоящих Правил, должен нести со стороны судового хода через каждые 500 метров круговые огни того же цвета, как и огни соответствующих плавучих знаков навигационного оборудования, предназначенных для обозначения правой или левой кромок судового хода.

40. Лесонаправляющие и лесоограждающие плавучие сооружения лесных запаней и гаваней на оконечностях, а также по всей длине через каждые 100 метров должны нести круговые огни такого же цвета, как и огни соответствующих плавучих знаков навигационного оборудования, предназначенных для обозначения правой или левой кромок судового хода.

41. Плавучие объекты должны нести при их длине менее 50 метров – один белый круговой огонь на мачте и один белый круговой огонь на стенке надстройки, видимые со стороны судового хода, при их длине 50 метров и более – по одному белому круговому огню на каждой оконечности, а также дополнительные белые круговые огни, расположенные таким образом, чтобы расстояние между этими огнями не превышало 50 метров.

42. Судно (состав) на мели в дополнение к установленным для него настоящими Правилами стояночным сигнальным огням должно выставлять:

если судовой ход свободен - один белый круговой огонь на части судна, выступающей в судовой ход;

если другим судам проход невозможен - три красных круговых огня, расположенных по вертикальной линии на наиболее видном месте.

43. Если судно из-за неисправности двигателей, движителей, корпуса, рулевого устройства и других механизмов и/или гидрометеорологических явлений не может маневрировать в соответствии с настоящими Правилами (далее – судно, лишенное возможности управляться), то такое судно должно нести два красных круговых огня, расположенных по вертикальной линии на наиболее видном месте. Если судно, лишенное возможности управляться, имеет ход относительно воды, то дополнительно – бортовые и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения № 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров.

V. Ходовая и стояночная сигнализации в светлое время суток

44. Судно, идущее под парусом и одновременно использующее силовую механическую установку, на ходу должно нести черный конус вершиной вниз на наиболее видном месте.

45. Судно, лишенное возможности управляться, должно нести два черных шара, расположенных по вертикальной линии на наиболее видном месте.

46. Одиночное самоходное судно, стоящее на якоре, а также толкач или буксировщик состава, стоящие на якоре, должны выставлять черный шар на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

47. Судно (состав), стоящее на мели, в случае если проход других судов невозможен должно дополнительно к знаку, предписанному пунктом 46 настоящих Правил, выставлять три черных шара, расположенных по вертикальной линии и видимых со всех сторон.

VI. Особая сигнализация

48. Суда Ространснадзора в дополнение к сигнальным огням, предписанным настоящими Правилами, могут показывать в темное и светлое время суток один синий проблесковый круговой огонь.

49. Самоходное или несамоходное судно, осуществляющее перевозку опасного груза, или самоходное/несамоходное судно, которое не было дегазировано после перевозки опасного груза, на ходу и на стоянке в светлое время суток должно нести сигнальный флаг (щит) «Б» из Международного свода сигналов[2].

Нефтеперекачивающие, нефтебункеровочные и зачистные станции в светлое время суток должны нести сигнальный флаг (щит) «Б» из Международного свода сигналов.

50. Дноуглубительный снаряд любой конструкции и назначения при работе на судовом ходу должен выставлять:

один зеленый круговой огонь на мачте;

на правой стороне судового хода – в дополнение к зеленому круговому огню на мачте по одному красному круговому огню, расположенному на носовой и кормовой частях снаряда на высоте тента (далее – тентовые огни) со стороны судового хода;

на левой стороне судового хода – в дополнение к зеленому круговому огню на мачте по одному зеленому круговому огню, расположенному на носовой и

---

[2] Правило 21 главы V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года (приложение № 1 к Бюллетеню международных договоров, 2011 год), (Официальный интернет-портал правовой информации, gost.e-ecolog.ru , 2017, № 0001201707250015, № 0001201707260007, № 0001201707260008, № 0001201707260009, № 0001201707260010, № 0001201707270055, № 0001201707270056, № 0001201707270057, № 0001201707270058, № 0001201707270059, № 0001201707270060, № 0001201707280018, № 0001201707280019, № 0001201707280020, № 0001201707280021, № 0001201707280022, № 0001201707280023, № 0001201707280024, № 0001201707280025, № 0001201707310024, № 0001201707310025, № 0001201707310026, № 0001201707310027, № 0001201707310028, № 0001201707310029, № 0001201707310030, 0001201707310044, № 0001201707310055, № 0001201707310056, № 0001201708010039, № 0001201708010040, № 0001201708010041, № 0001201708010042, № 0001201708010043, № 0001201708010044, № 0001201708010045, № 0001201708010046, № 0001201708010071).

кормовой частях снаряда на высоте тента со стороны судового хода.

51. Землесосный снаряд, отводящий при работе грунт на берег с помощью трубы-грунтопровода (далее – рефулерный снаряд), при работе на судовом ходу должен выставлять, кроме сигналов, указанных в пункте 50 настоящих Правил, на плавучем грунтопроводе рефулерного снаряда круговые огни через каждые 50 метров (красные – при отвале грунта за правую кромку судового хода, белые – при отвале грунта за левую кромку судового хода).

52. Дноочистительный снаряд и судно, занятое подводными работами (подъем судов, прокладка труб, кабелей без водолазных работ), должен выставлять в темное время суток один зеленый круговой огонь на мачте, а в светлое время суток – сигнальный флаг, представляющий собой двухцветное прямоугольное полотнище с косицами, разделенное по вертикали пополам на две части, при этом левая часть полотнища – белого цвета, а правая часть полотнища – синего цвета (далее – флаг «А»).

53. Плавучий кран, добывающий грунт на судовом ходу или вне его, а дноуглубительный снаряд – при работе только за пределами судового хода, должен нести такие же сигнальные огни и знаки, как и несамоходное судно соответствующего размера при стоянке на якоре.

54. Судно, занятое водолазными работами, в темное время суток должно нести два зеленых круговых огня, расположенных по вертикальной линии, а в светлое время суток – два флага «А», расположенных по вертикальной линии один над другим.

55. Самоходный дноуглубительный снаряд с протаскиваемым (волочащимся) по дну грунтоприемником при заборе грунта на ходу должен нести:

в темное время суток в дополнение к сигнальным огням, предусмотренным пунктом 13 настоящих Правил, – два зеленых круговых огня, расположенных по горизонтальной линии в кормовой части земснаряда на расстоянии не менее двух метров друг от друга;

в светлое время суток – три знака, расположенных по вертикальной линии: два черных шара и между ними черный ромб.

56. Дноуглубительные и дноочистительные снаряды, водолазные суда и суда, предназначенные для осуществления подводных работ, не занятые выполнением своих основных операций, на ходу и стоянке должны нести такие же сигнальные огни и знаки, как и соответствующие самоходные или несамоходные суда. При этом на грунтопроводе должны быть выставлены белые круговые огни через каждые 50 метров.

57. Судно технического флота, занятое тралением судового хода и при работе у плавучих знаков навигационного оборудования, должно нести в темное время суток один зеленый круговой огонь на мачте, бортовые огни и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения № 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров, а в светлое время суток – флаг «А».

58. Судно, занятое ловом рыбы, протаскивающее траловую сеть или другое орудие лова, которое ограничивает его маневренность, должно нести:

в темное время суток – два круговых огня (верхний – зеленый, нижний –

белый), расположенных по вертикальной линии на расстоянии не менее метра впереди и ниже топового огня, один топовый огонь (судно длиной менее 50 метров не обязано, но может нести такой топовый огонь), бортовые огни и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения № 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров;

в светлое время суток – два соединенных своими вершинами конуса черного цвета, расположенных друг над другом.

На озерах и водохранилищах выпущенные рыболовные снасти должны быть обозначены круговыми огнями белого цвета. На остальных участках ВВП вдоль выпущенных рыболовных снастей через каждые 100 метров должны быть выставлены круговые огни такого же цвета, как огни соответствующих плавучих знаков навигационной обстановки, обозначающие кромку судового хода.

59. Судно, предназначенное для лова рыбы, не занятое ловом рыбы, на ходу или на стоянке должно нести сигнальные огни, предписанные настоящими Правилами соответствующему самоходному или несамоходному судну.

60. Судно, выполняющее девиационные работы, в светлое время суток должно нести сигнал, состоящий из двух флагов:

верхний флаг в виде двухцветного прямоугольного полотнища, разделенного по диагонали таким образом, чтобы верхняя правая часть полотнища была красного цвета, а нижняя левая часть полотнища была желтого цвета (далее – флаг «О»);

нижний флаг в виде прямоугольного полотнища желтого цвета (далее – флаг «Q»).

61. Судно, терпящее бедствие и/или нуждающееся в помощи, может показывать:

флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;

частое мигание круговым огнем, прожектором, вертикальное перемещение огня;

ракеты красного цвета;

сигнал, состоящий из медленного повторяемого поднятия и опускания вытянутых в стороны рук.

VII. Звуковая сигнализация, УКВ радиосвязь

62. Звуковые сигналы, предусмотренные настоящими Правилами, должны подаваться судоводителями в соответствии с приложением № 2 к настоящим Правилам. Если судоводители согласовали свои действия по УКВ радиосвязи, то звуковые сигналы могут не подаваться.

63. При движении судов в составе звуковые сигналы должны подаваться только судном, на котором находится судоводитель состава.

64. Судно, терпящее бедствие, подает звуковой сигнал «Сигнал бедствия».

65. Самоходные суда должны быть оснащены установками УКВ радиосвязи, позволяющими осуществлять УКВ радиосвязь с другими судами и береговыми службами на ВВП.

66. Судовые установки УКВ радиосвязи должны быть постоянно включены и

обеспечивать надежную связь во время движения, маневрирования судна и при стоянке судна на якоре и использоваться во всех случаях, требующих заблаговременного согласования судоводителями взаимных действий.

Запрещается использование для других целей каналов УКВ радиосвязи, предназначенных для передачи сообщений о бедствии, безопасности судоходства, срочных сообщений, согласования взаимных действий судоводителей и обмена с береговыми службами в части организации движения судов.

67. Перед маневром, связанным с прохождением судна (состава) относительно другого судна (состава) при встречном плавании (далее – расхождение), вызов по УКВ радиосвязи должен осуществлять судоводитель идущего снизу судна (состава), а перед приближением обгоняющего судна (состава) к обгоняемому судну (составу) с направления более 22,5° позади траверза обгоняемого судна (состава) и обгоном такого судна (состава) (далее – обгон) – судоводитель обгоняющего судна (состава).

Во время согласования действий между судами (составами) судоводители других судов не должны мешать их переговорам.

В случаях, когда в соответствии с настоящими Правилами требуется обмен звуковыми или световыми сигналами, согласование судоводителями взаимных действий по УКВ радиосвязи должно производиться до подачи таких сигналов.

Указанные в настоящем пункте Правил положения не распространяются на скоростные суда и суда, осуществляющие буксировку плотов.

68. Судоводитель судна, не получивший ответ на свой вызов по УКВ радиосвязи, должен считать, что на другом судне установка УКВ радиосвязи неисправна или не работает и действовать с учетом этого обстоятельства.

Если судоводитель судна, вызываемого по УКВ радиосвязи, не отвечает, то для его вызова подается звуковой сигнал «Прошу выйти на связь».

69. При подходе судна (состава) к участку ВВП с ограниченной видимостью или к непросматриваемому участку ВВП, где встречное судно визуально заблаговременно обнаружить невозможно, судно должно уменьшить скорость до минимальной, подать звуковой сигнал «Внимание» (в темное время суток этот звуковой сигнал должен дублироваться лучом прожектора, направленным вверх) и сообщить другим судам по УКВ радиосвязи о подходе к такому участку.

При следовании по указанному в абзаце первом настоящего пункта участку ВВП большой протяженности судно должно через промежутки не более двух минут подавать звуковой сигнал, состоящий из двух продолжительных звуков.

70. Судоводитель судна (состава), перевозящего опасный груз, при согласовании по УКВ радиосвязи взаимных действий с другими судами должен информировать судоводителей этих судов о наличии на судне опасного груза.

71. В случае неисправности установки УКВ радиосвязи судно (состав) может осуществлять движение только до ближайшего пункта ремонта радиоэлектронных средств.

72. При ведении переговоров по УКВ радиосвязи при согласовании взаимных действий судов (составов) судоводитель должен убедиться, что переговоры ведутся именно с тем судном (составом), с которым необходимо согласовать взаимные действия.

VIII. Средства навигационного оборудования на ВВП

73. Движение судов (составов) по ВВП регулируется знаками, приведенными в приложении № 3 к настоящим Правилам.

Для указания судового хода и организации движения судов на ВВП устанавливаются знаки навигационного оборудования и навигационные огни, приведенные в приложении № 4 к настоящим Правилам.

74. Если судном (составом) или плотом поврежден или смещен знак навигационного оборудования, то капитан судна должен немедленно сообщить об этом в соответствующую АБВВП и территориальный орган Ространснадзора.

75. Капитан судна должен немедленно сообщить в соответствующую АБВВП обо всех случаях неисправностей, замеченных в знаках навигационного оборудования на ВВП.

76. Запрещается использовать знаки навигационного оборудования для швартовки судов (составов) и плотов.

77. Затонувшее на судовом ходу или вблизи него судно должно быть ограждено соответствующими плавучими знаками навигационного оборудования.

IX. Плавание судов при любых условиях видимости

78. Груз должен быть размещен на судне таким образом, чтобы были обеспечены круговой обзор с поста управления и видимость сигнальных огней и знаков.

79. Длина, ширина, надводный высотный габарит, осадка судов (составов) и плавучих объектов (далее – габариты) должны быть меньше соответствующих габаритов судового хода и мостов на величину запасов, приведенных в приложении № 5 к настоящим Правилам, а также соответствующих габаритов шлюзов на величину запасов, установленных в приложении к Правилам пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, утвержденным приказом Минтранса России от 3 марта 2014 г. № 58[3] (далее – Правила пропусков судов через шлюзы), за исключением случаев, установленных пунктом 81 настоящих Правил.

При плавании в бассейнах разрядов «М» и «О» суда должны иметь дополнительный запас воды под днищем не менее 1/3 высоты волны.

80. Толкаемые и буксируемые составы должны соответствовать типовым схемам формирования составов, указываемым в правилах движения и стоянки судов в соответствующих бассейнах ВВП, за исключением случаев, установленных пунктом 81 настоящих Правил.

81. Движение по ВВП, пропуск через шлюзы, проход под мостами судов (составов) и плавучих объектов, габариты которых не соответствуют требованиям, установленным приложением № 5 к настоящим Правилам, Правилами пропуска судов через шлюзы, а также требованиям пункта 80 настоящих Правил, допускается при наличии плана обеспечения безопасности плавания судна (состава) и плавучего объекта в рейсе (далее – План), разработанного судовладельцем/владельцем по всему маршруту следования и согласованного соответствующей АБВВП до начала

---

[3] Приказ Минтранса России от 3 марта 2014 г. № 58 «Об утверждении Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей» (зарегистрирован Минюстом России 30 июля 2014 г., регистрационный № 33349).

движения судна (состава) и плавучего объекта по ВВП.

В случае отсутствия согласованного АБВВП Плана движение по ВВП не допускается.

82. На участках ВВП, для которых введено ограничение по осадке судов в порядке, установленном КВВТ, имеющих глубину судового хода от 151 см и более, при песчаном и галечном грунте допускается движение судов (составов), плавучих объектов и плотов с минимальным запасом по глубине 10 см при наличии согласованного Плана, предусмотренного пунктом 81 настоящих Правил.

При прохождении участков ВВП, для которых введено ограничение по осадке судов, судоводители должны учитывать явление просадки судна и принимать меры для ее уменьшения путем снижения скорости судна, а также осуществлять наблюдение с помощью всех имеющихся технических средств.

83. Запрещается выставлять за пределы габаритов судна предметы, которые представляют опасность для других судов, гидротехнических и судоходных гидротехнических сооружений, воздушных переходов линий электропередач.

84. При выполнении буксировки состава, толкании состава, а также при выполнении совместной буксировки и толкании состава, управлять движением, маневрированием и подачей сигналов должны:

буксирующее или толкающее судно с наиболее мощными главными двигателями;

буксирующее или толкающее судно, имеющее свободный обзор по направлению движения;

буксирующее или толкающее судно, левый борт которого находится ближе к оси судового хода, если буксировка или толкание выполняется судами, главные двигатели которых имеют одинаковую мощность;

судно, которому оказывается помощь в маневрировании или прохождении затруднительных участков.

85. Подачу сигналов визуальной и звуковой сигнализации осуществляют:

головное судно – если буксировщики соединены в кильватер;

буксирующее судно – при осуществлении совместной буксировки и толкании или оказании помощи самоходному судну;

судно, с которого подан буксирный трос, если буксировка осуществляется судами, ошвартованными бортами, при этом у судна, с которого подан буксирный трос, должен быть свободен левый борт.

86. Судоводитель буксируемого судна должен осуществлять соответствующее обстоятельствам управление своим судном.

87. В случаях, когда судоводитель судна (состава) обнаруживает препятствие, представляющее опасность для судоходства, капитан судна должен немедленно сообщить об этом в соответствующую АБВВП и территориальный орган Ространснадзора, а также находящимся на этом участке ВВП судам.

Когда судно (состав) или плот теряет в пределах судового хода предмет, представляющий опасность для судоходства, капитан судна должен немедленно сообщить об этом в соответствующую АБВВП, территориальный орган Ространснадзора, а также находящимся на этом участке ВВП судам, указав место, где потерян такой предмет, отметить это место и принять меры для извлечения

предмета, если это представляется возможным по гидрометеорологическим или иным условиям.

88. Если настоящими Правилами не предусмотрено иное, судно, идущее вниз, имеет преимущество по отношению к судну, идущему вверх.

89. Судно считается идущим вверх, если оно осуществляет движение в направлении:

на участках ВВП, обозначенных знаками навигационного оборудования – от устья к истоку реки, включая участки ВВП, где при отливах и приливах направление течения меняется;

на судовых ходах, отходящих от основного судового хода и предназначенных для подхода к берегу, причалу или затону (далее – дополнительный судовой ход) – от основного судового хода к берегу.

Под основным судовым ходом понимается судовой ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе (далее – основной судовой ход).

90. На озерах, каналах и водохранилищах судно считается идущим вверх, если оно осуществляет движение:

на Волго-Донском судоходном канале – от реки Дон к реке Волге;

на Зейском водохранилище – от плотины Зейской гидроэлектростанции (далее – ГЭС) в сторону населенного пункта Бомнак;

на Бурейском водохранилище – от плотины Бурейской ГЭС в сторону населенного пункта Чекунда;

по Куйбышевскому водохранилищу – от плотины Куйбышевской ГЭС в сторону поселка Камское Устье;

по Волгоградскому водохранилищу – от плотины Волгоградской ГЭС в сторону Увекского моста (2178,5 километр реки Волги);

по Камскому водохранилищу – от плотины Камской ГЭС в сторону города Березники;

по Воткинскому водохранилищу – от плотины Воткинской ГЭС в сторону населенного пункта Частые;

по Нижнекамскому водохранилищу – от плотины Нижнекамской ГЭС в сторону села Усть-Бельск;

по Бушминскому каналу дельты реки Волги – от протоки Белый Ильмень;

на Иркутском водохранилище – от плотины Иркутской ГЭС до истока реки Ангары;

на Братском водохранилище – от плотины Братской ГЭС до плотины Иркутской ГЭС;

на Усть-Илимском водохранилище – от плотины Усть-Илимской ГЭС до плотины Братской ГЭС;

на Саяно-Шушенском водохранилище – от плотины Саяно-Шушенской ГЭС в сторону города Шагонар;

на Красноярском водохранилище – от плотины Красноярской ГЭС в сторону города Абакана;

на Телецком озере – от истока реки Бия к устью реки Кыга;

на Новосибирском водохранилище – от Новосибирского гидроузла к городу

Камень-на-Оби;

на Северо-Двинской шлюзованной системе – к реке Шексне;

на озере Лача – к реке Свидь;

на озере Кубенское – к реке Порозовица;

на озере Кенозеро – к реке Поче;

на Онежском озере в Кижских шхерах, в Никольском проливе – с юга на север;

на Онежском озере в проливах, бухтах – из большей акватории в меньшую;

на Онежском озере у причалов – от транзитного судового хода в сторону причала;

на Волго-Балтийском канале – от Рыбинского водохранилища в сторону Онежского озера;

на Беломорско-Балтийском канале, включая озеро Выгозеро, по основному судовому ходу – от города Беломорска к городу Повенцу;

на дополнительных судовых ходах озера Выгозеро – от основного судового хода в сторону берега;

на Приладожских каналах – от города Шлиссельбурга в сторону реки Свирица;

на Онежском канале – от населенного пункта Вознесенье в сторону реки Вытегра;

на Белозерском канале – от реки Шексна в сторону реки Ковжа;

на озере Ильмень – от истока реки Волхов в сторону устья рек Ловать и Шелонь;

на Сиверсовом канале – от реки Волхов в сторону реки Мста;

на канале имени Москвы – от города Москвы в сторону Иваньковского водохранилища;

в Тишковском, Аксаковском, Пироговском рукавах – от пристаней «Тишково», «Аксаково» и «Пансионат Клязьма» соответственно в сторону основного судового хода канала имени Москвы;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу № 62 – от судового хода № 65 (410 километр) в сторону реки Согожа;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу № 63 – от судового хода № 65 (поворотный буй) в сторону города Череповец;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу № 64 – от судового хода № 63 в сторону города Весьегонск;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу № 65 – от Рыбинского гидроузла до Угличского гидроузла;

на Рыбинском водохранилище на спрямлениях между судовыми ходами № 65 и 63, № 64 и 63 – от судового хода № 63.

91. Судно считается идущим вниз, если оно движется в направлении, противоположном движению вверх.

92. Основной судовой ход притока является дополнительным по отношению к основному судовому ходу реки, в которую этот приток впадает.

93. Участки ВВП, на которых запрещается расхождение и обгон судов (составов), указаны в правилах движения и стоянки судов, на навигационных

картах, атласах и обозначены на местности знаками «Расхождение и обгон запрещены» или «Расхождение и обгон составов запрещены».

94. На ВВП запрещаются:

обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе друг у друга трех судов при ширине судового хода менее 200 метров;

полное или частичное пересечение судового хода на расстоянии менее километра от приближающихся судов без согласования взаимных действий, при этом во всех случаях пересечение судового хода должно производиться под углом, близким к прямому;

движение судов (составов) и плотов самосплавом;

буксировка плавучих кранов с поднятой стрелой, за исключением случаев буксировки плавучих кранов по ВВП с малыми гарантированными габаритами судовых ходов (шириной до 50 метров и радиусом закругления до 500 метров), а также буксировки плавучих кранов, у которых по техническим причинам опускание стрелы невозможно;

расхождение и обгон судов в зоне аварийно-ремонтных работ, заградительных ворот каналов, переправ (при ширине судового хода менее 200 метров), в пролете мостов, а также расхождение судов (за исключением скоростных судов) в пределах 500 метров выше и ниже мостов, если движение судов осуществляется через один пролет.

Запрещение расхождения и обгона в пределах 500 метров выше и ниже моста не относится к мостам, расстояние между которыми километр и менее, а также не распространяется на маломерные и скоростные суда.

95. Судну длиной 20 метров и менее, а также парусному судну запрещается:

затруднять движение любого другого судна (состава), которое может безопасно следовать только в пределах судового хода;

останавливаться или становиться на якорь в пределах судового хода, а также у плавучих знаков навигационного оборудования (за исключением судов технического флота).

96. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

затруднять движение любого другого судна (состава), которое может безопасно следовать только в пределах судового хода;

выметывать рыболовные снасти на судовом ходу на расстоянии километра от судоходных пролетов мостов;

выметывать рыболовные снасти более чем наполовину судового хода;

начинать выметывание рыболовных снастей перед приближающимися судами (составами);

производить лов рыбы неводом несколькими судами, идущими фронтом, в пределах судового хода.

97. Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоходные пролеты, оборудованные знаками навигационного оборудования и навигационными огнями, приведенными в приложении № 4 к настоящим Правилам.

98. В правилах движения и стоянки судов могут быть установлены особые условия прохода под мостами, обусловленные их конструкцией, расположением и гидрологическими особенностями соответствующего участка ВВП.

99. Пропуск судов через разводные и наплавные мосты регулируется с помощью светофоров или знаков «Семафор».

100. Судоводитель при подходе к воздушным переходам и мостам должен заблаговременно уточнить их высотные габариты с учетом фактического уровня воды на соответствующем участке ВВП и принять необходимые меры по предотвращению повреждения конструкций воздушных переходов, мостов и судовых устройств.

101. Шлюзование судов и составов производится в соответствии с Правилами пропуска судов через шлюзы.

102. При плавании судов по ВВП, на которых установлена система разделения движения (далее – СРД), судно (состав), использующее СРД, должно:

следовать в соответствующей полосе движения СРД в установленном на ней общем направлении потока движения;

держаться в стороне от линии разделения движения или от зоны разделения движения;

входить в полосу движения СРД или покидать полосу движения СРД на конечных участках, при этом судно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения;

избегать пересечения полос движения СРД, но если оно вынуждено пересекать полосу движения СРД, то должно делать это, насколько возможно, курсом под прямым углом к общему направлению потока движения.

103. Судно (состав) не должно использовать участок акватории между полосами СРД и береговой чертой (далее – зона прибрежного плавания), когда оно может безопасно использовать соответствующую полосу движения СРД.

Суда длиной 20 метров и менее, парусные суда и суда, занятые ловом рыбы, а также суда, следующие к/от месту/а посадки/высадки лоцмана или какому-либо другому месту, которые находятся в пределах зоны прибрежного плавания, или для избежания непосредственной опасности, могут использовать зону прибрежного плавания.

104. Судно (состав), если оно не пересекает полосу СРД, не входит в полосу движения СРД или не выходит из полосы движения СРД, не должно входить в зону разделения движения или пересекать линию разделения движения, за исключением случаев уклонения от непосредственной опасности, и случаев, связанных с ловом рыбы в пределах зоны разделения движения.

105. Судно (состав), плавающее вблизи участков входа и выхода судов на полосы движения СРД (далее – конечные участки), должно соблюдать особую осторожность.

106. Судно (состав) должно избегать постановки на якорь в пределах СРД или вблизи от ее конечных участков.

107. Судно (состав), не использующее СРД, не должно мешать движению судов, использующих СРД.

108. Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение судна, использующего СРД.

109. Судно длиной 20 метров и менее или парусное судно не должно затруднять движение самоходного судна с механическим двигателем, идущего в

полосе движения СРД.

110. При плавании по участкам ВВП, где ось судового хода обозначена осевыми знаками навигационного оборудования, судно (состав) должно:

следовать в соответствующей полосе движения в установленном на ней направлении;

входить на полосу движения и выходить из нее под возможно меньшим углом к установленному на полосе движения направлению;

пересекать судовой ход, насколько это возможно, курсом под прямым углом к направлению оси судового хода;

производить обгон судов (составов), следующих в пределах полосы движения, в соответствии с пунктами 151 – 152, 157 – 159, 177 настоящих Правил.

Осью судового хода является условная линия, проходящая в средней части судового хода, или линия, обозначенная навигационными знаками (далее – ось судового хода).

111. Судам (составам) запрещается пересекать полосы движения, за исключением случаев перехода на дополнительные судовые ходы для подхода к причалам или месту работ, оказания помощи судам и/или людям, терпящим бедствие.

112. При плавании на участках ВВП с двухсторонним движением, где ось судового хода не обозначена осевыми знаками навигационного оборудования, судно (состав) должно следовать правой по ходу стороной судового хода, а там, где это затруднено по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям – придерживаясь оси судового хода и обеспечивая готовность к безопасному расхождению со встречным судном (составом) левыми бортами.

113. Судно (состав), получившее в соответствии с пунктом 69 настоящих Правил информацию о занятости участка ВВП, должно обеспечить безопасное расхождение/пропуск, а если участок ВВП не позволяет осуществлять движение судов (составов) в обоих направлениях одновременно – остановиться и ожидать в безопасном для пропуска встречного судна (состава) месте.

При одновременном подходе судов (составов) сверху и снизу к участку ВВП, который не позволяет осуществлять движение судов (составов) в обоих направлениях одновременно, судно (состав), идущее вверх, должно остановиться в безопасном месте и пропустить судно (состав), идущее вниз.

114. В случае, когда по каким-либо причинам расхождение на участке ВВП затруднено, судно (состав), идущее вверх, с момента обнаружения судна (состава), идущего вниз, должно маневрировать таким образом, чтобы расхождение произошло в наиболее удобном месте.

115. При одновременном подходе к участку ВВП, на котором запрещается расхождение, судно (состав), идущее вверх, должно убавить ход до минимального или остановиться и пропустить судно (состав), идущее вниз.

116. При проходе зон подводных переходов или водозаборов, обозначенных на местности и на навигационной карте или атласе соответствующими знаками, судно (состав) или плот должно проследовать такую зону, надежно закрепив якоря и выбрав лоты, цепи (тросы)-волокуши и иные устройства, находящиеся за бортом.

117. В случае обнаружения в зоне подводного перехода или водозабора

выбросов газов, нефтепродуктов или нефтяных пятен, на судне должны объявить общесудовую тревогу, запретить работы, связанные с огнем, курение и нахождение на палубе посторонних лиц, использование УКВ радиосвязи и/или мобильных телефонов.

После выхода из зоны опасного участка капитан судна обязан сообщить по УКВ радиосвязи диспетчеру АБВВП о происшествии в зоне подводного перехода трубопровода.

118. Если с судна (состава) произошел сброс загрязняющих веществ или имеется угроза такого сброса, то капитан судна обязан немедленно сообщить об этом диспетчеру АБВВП, указав характер и место сброса загрязняющих веществ, и принять меры по локализации загрязнения, указанные в плане чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения[4].

При обнаружении загрязнения окружающей среды, произведенного другим судном, капитан судна обязан сообщить об этом диспетчеру участка АБВВП.

В случае отсутствия у капитана судна возможности передачи информации диспетчеру АБВВП о сбросе загрязняющих веществ или имеющейся угрозе такого сброса, а также об обнаружении загрязнения окружающей среды, произведенного другим судном, капитан судна обязан уведомить судовладельца или уполномоченное им лицо, для последующей передачи указанной информации диспетчеру АБВВП.

119. При транспортном происшествии, представляющем опасность для находящихся на борту лиц, капитан судна должен предпринять все возможные меры для спасения этих лиц.

120. Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью с тем, чтобы оно могло предпринять действия для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.

121. Судоводители должны постоянно вести визуальное и слуховое наблюдение, а также наблюдение с помощью имеющихся технических средств применительно к существующим обстоятельствам и условиям для того, чтобы полностью оценить ситуацию, в которой находится судно.

122. В случае неуверенности в оценке ситуации (неясность в действиях других судов, неподача или неправильное подтверждение сигналов, сомнении в безопасности маневра, потеря ориентировки, отсутствие или неисправность знаков навигационного оборудования) судоводитель должен уменьшить ход или прекратить движение судна до выяснения ситуации.

В случае неуверенности в правильности своих действий, а также в оценке действий других судов судоводитель должен вызывать на пост управления судном капитана судна.

123. Скоростное судно при движении не должно следовать в кильватер другим судам.

---

[4] Приказ Минтранса России от 18 марта 2014 г. № 72 «Об утверждении Порядка разработки в отношении судна плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения и порядка выполнения этого плана» (зарегистрирован Минюстом России 9 июня 2014 г., регистрационный № 32617).

124. Судно длиной 20 метров и менее должно осуществлять плавание за пределами судового хода. В случае, когда это невозможно, оно может двигаться по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах десяти метров от нее, при этом оно обязано заблаговременно уходить с пути других судов без обмена звуковыми и визуальными сигналами. Судоводитель судна длиной 20 метров и менее не может требовать, чтобы другие суда уступили ему дорогу.

Положения абзаца первого настоящего пункта не распространяются на судно длиной 20 метров и менее, занятого буксировкой/толканием других судов, плотов или иных плавучих объектов, а также на суда технического флота.

125. Обгон одного судна (состава) другим, за исключением плота, должен осуществляться по левому борту обгоняемого судна (состава).

Обгон плота осуществляется по борту, указанному судоводителем судна, буксирующего плот.

Обгон по правому борту разрешен только тогда, когда безопасный обгон по левому борту невозможен.

126. Оборот, связанный с пересечением курса приближающегося судна (состава), выполняется только после согласования с судоводителем этого судна (состава) взаимных действий.

Оборот за кормой проходящего судна судном (составом) выполняется без согласования взаимных действий.

127. При снятии судна с якоря или отходе судна от причала судоводителю необходимо удостовериться в том, что другие суда не будут вынуждены изменить свой курс и/или скорость, и оповестить судоводителей других судов о своем намерении по УКВ радиосвязи.

128. Судну (составу) разрешено пересекать судовой ход, входить в дополнительные судовые ходы, в притоки и выходить из них только после того, как судоводитель удостоверился в том, что эти маневры безопасны и что другие суда не будут вынуждены изменять свой курс и/или скорость.

129. Судно (состав), идущее от берега, причала или по дополнительному судовому ходу, должно пропускать суда, следующие по основному судовому ходу.

130. При пересечении судового хода на встречных курсах расхождение судов может производиться любыми бортами, при этом первым выходит на УКВ радиосвязь и определяет сторону расхождения судоводитель судна, идущего от правого берега.

131. Судно на участках пути, где скорость движения ограничена, в соответствии с требованиями правил движения и стоянки судов, знака «Скорость ограничена» должно двигаться со скоростью, не превышающей установленного ограничения.

132. Самоходному судну, буксирующему или толкающему другие суда, запрещается оставлять эти суда при швартовке и/или постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили судовой ход, и пока судоводитель состава не убедился в том, что эти суда безопасно ошвартованы или стоят на якоре.

133. Судно при подходе к работающему на судовом ходу дноуглубительному или дноочистительному снаряду должно на расстоянии не менее километра согласовать по УКВ радиосвязи сторону прохода. В случае если дноуглубительный

или дноочистительный снаряд не выходит на связь по УКВ радиосвязи, судно должно подать звуковой сигнал «Внимание».

Дноуглубительный снаряд должен освободить часть судового хода, достаточную для пропуска судна, и показать сторону прохода в темное время суток миганием двух тентовых огней (если дноуглубительный снаряд отошел к левой кромке судового хода – зелеными, к правой – красными), в светлое время суток – светоимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой.

Дноочистительный снаряд показывает сторону прохода в темное время суток миганием одного кругового огня (белого – при работе у левой кромки судового хода, красного – у правой), в светлое время суток – светоимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой.

При получении от командира (вахтенного начальника) дноуглубительного или дноочистительного снаряда согласования стороны прохода судоводитель судна должен подать отмашку с соответствующего борта и проходить дноуглубительный или дноочистительный снаряд, соблюдая необходимые меры предосторожности.

134. При невозможности пропуска судна командир (вахтенный начальник) дноуглубительного или дноочистительного снаряда должен заблаговременно, но не менее чем за километр до приближающегося судна, сообщить об этом по УКВ радиосвязи судоводителю приближающегося судна. В случае, когда командиру (вахтенному начальнику) дноуглубительного или дноочистительного снаряда не удалось установить УКВ радиосвязь с судоводителем приближающегося судна, он должен подать сигнал «Предупреждение».

Судно, получив сигнал «Предупреждение», должно прекратить движение и не возобновлять его до получения от командира (вахтенного начальника) дноуглубительного или дноочистительного снаряда разрешения на проход без повторного запроса.

135. При одновременном подходе судов к дноуглубительному или дноочистительному снаряду сверху и снизу судно, идущее вниз, а скоростное судно независимо от направления движения проходит в первую очередь.

136. Дноуглубительный или дноочистительный снаряд не должен допускать подхода к нему или отхода от него судов во время прохождения других судов (составов).

137. Обмен сигналами и прохождение мимо судна, занятого подводными и водолазными работами на судовом ходу (подъем судов, прокладка труб, кабеля), осуществляются в таком же порядке, как и с дноочистительным снарядом.

138. Парому разрешено пересекать судовой ход только тогда, когда судоводитель парома убедился в том, что движение других судов дает возможность сделать это безопасно и что другие суда не будут вынуждены изменять свой курс и/или скорость.

139. Паром канатной переправы не должен оставаться на судовом ходу дольше, чем это необходимо для пересечения судового хода.

Паром канатной переправы, не осуществляющий перевозки, должен стоять на месте, которое ему отведено для стоянки, а тросы паромной переправы должны лежать на грунте.

140. При подходе к парому канатной переправы на траверзе знака

«Внимание», а при его отсутствии не менее чем за километр до такой переправы, судоводитель должен согласовать свои действия по УКВ радиосвязи, убавить скорость до минимальной и следовать, соблюдая необходимые меры предосторожности.

141. На расстоянии не менее километра до наплавного моста судоводитель должен согласовать свои действия по УКВ радиосвязи, а в случае когда установить УКВ радиосвязь не удалось, подать звуковой сигнал «Внимание».

142. При одновременном подходе судов сверху и снизу к мосту с одним судоходным пролетом первым его проходит судно, идущее вниз, или скоростное судно независимо от направления движения.

143. При осуществлении буксировки судна под бортом (за исключением случаев буксировки судна под бортом в пределах рейда) буксируемое судно должно находиться с правой стороны судна, осуществляющего буксировку.

Управлять движением, маневрированием и обеспечивать подачу сигналов должен судоводитель судна, осуществляющего такую буксировку.

144. Суда должны проходить на безопасном расстоянии от судна, занятого ловом рыбы и несущего соответствующие визуальные сигналы, предусмотренные пунктом 58 настоящих Правил.

X. Плавание судов при взаимном визуальном наблюдении

145. Если другими пунктами настоящих Правил не предусмотрено иное, то в случае, когда при встречном движении двух судов с механическим двигателем возникает опасность столкновения, каждое судно должно изменить свой курс вправо с тем, чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту.

146. При расхождении на участках ВВП с двухсторонним движением каждое судно должно своевременно уклониться вправо насколько это необходимо и безопасно и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади.

В случае невозможности расхождения судов левыми бортами судно, идущее вверх, должно заблаговременно перейти на левую по ходу сторону судового хода в наиболее удобное место, убавить ход до минимального или остановиться и осуществить пропуск встречного судна по правому борту, при этом судоводители должны предварительно согласовать свои действия по УКВ радиосвязи и отмашками по правому борту.

При расхождении на участке ВВП, где расхождение по каким-либо причинам затруднено, судно (состав), идущее вверх, должно заблаговременно уклониться вправо насколько это необходимо и безопасно, убавить ход или остановиться в безопасном месте и осуществить пропуск встречного судна (состава) по левому борту.

147. При расхождении судно (состав), идущее вверх, заблаговременно, а в случае ограниченного по путевым условиям обзора – при визуальном обнаружении встречного судна (состава) должно первым согласовать свои действия с судоводителем этого судна (состава) по УКВ радиосвязи и подать отмашку с левого борта.

Судно (состав), идущее вниз, должно подтвердить указанную сторону

расхождения/пропуска подачей отмашки.

148. В случае, когда судоводители встречных судов (составов) не смогли установить между собой УКВ радиосвязь, судно (состав), идущее вверх, первым должно подать звуковой сигнал «Внимание» и светоимпульсную отмашку с левого борта. Судно (состав), идущее вниз, должно незамедлительно подтвердить сторону расхождения подачей звукового сигнала «Внимание» и светоимпульсной отмашкой с левого борта.

149. Судно, буксирующее плот, первым заблаговременно, а при ограниченном обзоре – при визуальном обнаружении встречного судна (состава) должно показать отмашкой сторону расхождения.

Встречное судно (состав) должно незамедлительно подать отмашку с соответствующего борта и осуществить расхождение или пропуск бортом, указанным судоводителем судна, буксирующего плот.

150. Судоводитель скоростного судна определяет и показывает сторону расхождения с другими судами (за исключением судов, буксирующих плоты).

Встречные суда должны подтвердить отмашкой указанную сторону и не допускать отклонения от своего курса до окончания расхождения.

Скоростные суда при встречном плавании должны расходиться левыми бортами, при этом отмашку первым подает скоростное судно, идущее вверх.

151. Обгон должен производиться после того, как судоводители обгоняющего и обгоняемого судна (составов) удостоверились в том, что обгон не представляет опасности, и подтвердили согласие на обгон по УКВ радиосвязи и визуальными сигналами.

В случае, когда судоводителю обгоняющего судна (состава) не удалось установить УКВ радиосвязь с судоводителем обгоняемого судна (состава), он должен подать звуковой сигнал «Запрос на обгон». Судоводитель обгоняемого судна (состава) при возможности обгона должен подтвердить возможность обгона звуковым сигналом, состоящим из двух продолжительных звуков, и подать отмашку с борта, с которого разрешен обгон.

Судоводитель обгоняемого судна (состава) должен по требованию судоводителя обгоняющего судна (состава) уменьшить скорость и предпринять другие действия для обеспечения безопасного обгона.

152. В случае, когда судоводитель обгоняемого судна (состава) считает, что обгон невозможен, он должен сообщить об этом судоводителю обгоняющего судна (состава) по УКВ радиосвязи. В случае, когда судоводителю обгоняемого судна (состава) не удалось установить УКВ радиосвязь с судоводителем обгоняющего судна (состава), судоводитель обгоняемого судна (состава) должен подать звуковой сигнал «Предупреждение», после чего производить обгон запрещается до получения судоводителем обгоняющего судна (состава) разрешения, которое должно быть дано судоводителем обгоняемого судна (состава) без повторного запроса со стороны судоводителя обгоняющего судна (состава).

153. Судно (состав) может произвести оборот лишь после того, как судоводитель удостоверился в том, что другие суда не будут вынуждены изменить свой курс и/или скорость, и оповестил судоводителей других судов о своем намерении по УКВ радиосвязи.

154. Если два судна длиной 20 метров и менее следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то:

самоходное судно с механическим двигателем должно уступать дорогу судну, не использующему механический двигатель;

судно, не идущее под парусом, должно уступать дорогу судну, идущему под парусом.

155. Если два парусных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то:

когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;

когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром. Наветренной стороной считается сторона, противоположная той, на которой находится грот, а при прямом вооружении судна – сторона, противоположная той, на которой находится самый большой парус (далее – наветренная сторона);

если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это другое судно, то оно должно уступить ему дорогу.

156. Суда длиной 20 метров и менее, а также парусные суда должны пересекать судовой ход под углом, близким к прямому углу к направлению оси судового хода, и в возможно короткий срок.

Суда длиной 20 метров и менее должны выполнять оборот, связанный с пересечением судового хода, таким образом, чтобы он был завершен не менее чем за 500 метров до приближающегося судна или за кормой проходящего судна.

157. Обгон скоростного судна другим скоростным судном должен осуществляться только по левому борту обгоняемого судна, при этом судоводитель обгоняемого судна, получив запрос на обгон и дав разрешение на его производство, должен незамедлительно уменьшить скорость и следовать с минимальной скоростью до окончания обгона.

158. Сторону обгона с другими судами (за исключением судов, буксирующих плоты) определяет и показывает судоводитель скоростного судна.

Судоводители обгоняемых судов (составов) должны подтвердить отмашкой указанную сторону и не допускать отклонения от своего курса до завершения обгона.

159. При обгоне парусного судна другим парусным судном судоводитель обгоняемого судна должен обеспечить проход обгоняющего судна с наветренной стороны.

160. Когда два судна с механическим двигателем идут пересекающимися курсами так, что может возникнуть опасность столкновения, судоводитель, который наблюдает другое судно со стороны своего правого борта, должен уступить ему дорогу. При этом судно, уступающее дорогу, не должно, если позволяют обстоятельства, пересекать курс другого судна по носу.

Судно, которому уступают дорогу, должно сохранить свой курс и скорость. Однако когда для судоводителя судна, которому уступают дорогу, становится

очевидным, что судоводитель судна, которое должно уступить дорогу, не принимает для этого соответствующих действий, он должен предпринять меры для избежания столкновения собственным маневром.

Положения настоящего пункта применяются на ВВП с кардинальной системой навигационного оборудования.

161. Одиночное самоходное судно с механическим двигателем, самоходное судно, толкающее или буксирующее состав, на ходу, за исключением ситуации обгона, должно уступать дорогу:

судну, буксирующему плот;

судну, лишенному возможности управляться;

судну, выполняющему девиационные работы;

судну, занятому подводными работами.

Судно, буксирующее плот, на ходу, за исключением ситуации обгона, должно уступать дорогу:

судну, лишенному возможности управляться;

судну, выполняющему девиационные работы;

судну, занятому подводными работами.

162. Движение скоростных судов в неводоизмещающем положении разрешается только в светлое время суток при видимости километр и более.

163. Экраноплан при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности воды должен держаться в стороне от всех других судов и не затруднять их движение.

Экраноплан, эксплуатирующийся на ВВП, должен выполнять требования настоящей главы и глав IX, XI настоящих Правил как самоходное судно с механическим двигателем.

164. Использование водных лыж, гидроциклов и других аналогичных средств разрешается за пределами судовых ходов только в светлое время суток при видимости более пяти километров.

XI. Плавание судов в условиях ограниченной видимости

165. При плавании в условиях ограниченной видимости судно (состав) должно подавать соответствующие звуковые сигналы, указанные в приложении № 2 к настоящим Правилам.

166. При плавании в условиях ограниченной видимости на ходовом мостике, кроме лица, выполняющего обязанности рулевого, должны находиться два судоводителя, при этом одним из судоводителей должен являться капитан судна.

167. При плавании в условиях ограниченной видимости на судне должно быть обеспечено постоянное визуальное, слуховое и радиолокационное наблюдения, а также постоянное слежение на радиоканале, предназначенном для передачи сообщений о бедствии, безопасности судоходства, срочных сообщений, согласования взаимных действий судоводителей и обмена информацией с береговыми службами в части организации движения судов.

168. Движение судов в условиях ограниченной видимости разрешено, если на судне имеется и используется следующее находящееся в исправном состоянии оборудование:

радиолокационная станция;

прибор, указывающий скорость поворота судна, или компас;

судовое устройство УКВ радиосвязи, позволяющее осуществлять УКВ радиосвязь между судами и между судном и береговыми пунктами диспетчерского регулирования движения судов;

устройство для подачи звуковых сигналов.

169. Судно (состав) должно немедленно остановиться при ухудшении видимости, наличии других судов, если условия плавания не обеспечивают безопасность дальнейшего движения судна (состава).

Если в составе визуальная связь между буксируемыми судами и буксировщиком становится невозможной, состав должен остановиться в ближайшем безопасном месте.

170. Суда, которые прекратили движение или которым плавание в условиях ограниченной видимости не разрешено, должны отстаиваться по возможности в таких местах, где они не будут создавать затруднений для ориентировки и прохода других судов, продолжающих движение.

171. Капитан судна/судоводитель при принятии решения о движении, обгоне или расхождении в условиях ограниченной видимости и на участках ВВП с неосвещаемыми в темное время суток средствами навигационного оборудования должен учитывать фактическую дальность видимости, интенсивность движения судов, соотношение габаритов судов (составов) и судового хода, характеристики и ограничения радиолокационного оборудования, установленного на судне.

172. В условиях ограниченной видимости запрещается движение пассажирских судов и судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки паров ниже 60° С, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками, экранопланам, судам на воздушной подушке, скоростным судам и судам с динамическим принципом поддержания в неводоизмещающем положении.

Требование абзаца первого настоящего пункта не распространяется на перечисленные в нем суда, осуществляющие плавание по участкам ВВП разряда «М»[5].

Правилами движения и стоянки судов могут быть установлены участки ВВП, на которых разрешается движение пассажирских судов и судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки паров ниже 60° С, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками, в условиях ограниченной видимости.

173. Судам длиной 20 метров и менее, парусным судам и судам, занятым ловом рыбы, в условиях ограниченной видимости запрещается выходить на судовой ход.

174. В условиях ограниченной видимости проход судов и толкаемых составов под мостами разрешается только при условии, что судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие судоводителю увидеть эти пролеты не менее чем за 500 метров и уверенно ориентироваться при подходе к ним (визуально или с помощью технических средств).

При этом ширина судоходных пролетов должна быть для одиночных судов и

---

[5] Приказ Минтранса России от 30 мая 2016 г. № 138 «Об утверждении перечней водных бассейнов в зависимости от их разряда» (зарегистрирован Минюстом России 21 июня 2016 г., регистрационный № 42577).

однониточных составов не менее пятикратной ширины судна (состава), для других составов – не менее трехкратной ширины состава.

175. В условиях ограниченной видимости, за исключением судов, указанных в пунктах 172 и 173 настоящих Правил, разрешается:

при ширине судового хода менее 100 метров – движение одиночных самоходных судов с механическим двигателем, толкаемых составов с несамоходным судном только вверх;

при ширине судового хода от 100 до 200 метров – двухстороннее движение одиночных самоходных судов с механическим двигателем, а также движение толкаемых составов только вверх;

при ширине судового хода свыше 200 метров – двухстороннее движение самоходных судов с механическим двигателем и составов, а также движение плотовых составов только по озерам и водохранилищам;

на каналах независимо от ширины судового хода при визуальной видимости берегов по траверзу и не менее двух длин судна (состава) по курсу – двухстороннее движение одиночных самоходных судов с механическим двигателем и толкаемых составов.

176. При ограниченной видимости запрещаются расхождение и обгон судов (составов) на участках, где судовой ход имеет ширину менее 200 метров, если визуальная видимость составляет менее трех длин судна (состава).

177. Судоводитель судна (состава), обгоняющего другое судно (состав) в условиях ограниченной видимости, должен по УКВ радиосвязи получить от судоводителя обгоняемого судна (состава) разрешение на обгон и согласовать с ним место обгона и взаимные маневры.

178. При плавании в условиях ограниченной видимости при обнаружении на экране радиолокатора эхо-сигналов судов, положение и движение которых может создать ситуацию чрезмерного сближения, или при приближении к участку ВВП, где могут находиться невидимые на экране радиолокатора суда, судоводители обязаны уменьшить скорость до минимальной или полностью прекратить движение судна и сообщить по УКВ радиосвязи судоводителям других судов о подходе к такому участку.

179. Судоводитель, который обнаружил присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должен определить, развивается ли ситуация чрезмерного сближения и/или существует ли опасность столкновения. Если опасность столкновения существует, то судоводитель должен своевременно предпринять действия для обеспечения расхождения. При этом насколько возможно следует избегать изменение курса:

влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;

в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

180. Судоводители судов и составов при движении в одном направлении в условиях ограниченной видимости, если они не намерены производить обгон, должны соблюдать между собой безопасную дистанцию, которая должна быть не менее пятикратного расстояния, необходимого судну (составу) для полной остановки.

181. Судоводители встречных судов (составов) при ограниченной видимости должны заблаговременно по УКВ радиосвязи договориться об удобном месте расхождения/пропуска и, за исключением расхождения с плотовыми составами, осуществлять его только левыми бортами следующим образом:

судно (состав), идущее вверх, при подходе к согласованному месту расхождения/пропуска должно уклониться вправо насколько это необходимо и безопасно, уменьшить скорость до минимальной или остановиться и осуществить пропуск встречного судна по левому борту;

судно (состав), идущее вниз, при подходе к согласованному месту расхождения/пропуска должно заблаговременно уменьшить ход до минимального, уклониться вправо насколько это необходимо и безопасно и следовать так до тех пор, пока встречное судно (состав) не будет полностью пройдено.

Расхождение с плотовым составом осуществляется по борту, указанному судоводителем судна, буксирующего плот.

XII. Правила стоянки судов

182. На ВВП суда должны осуществлять стоянку у причалов, на рейдах, обозначенных на навигационных картах, атласах и/или знаком «Указатель рейда», а также за кромкой судового хода, если это позволяют осадка судна, характер грунта и фактические глубины с учетом возможного колебания уровня воды.

183. Постановка судна на якорь на судовом ходу разрешена только при следующих условиях:

дальнейшее движение судна представляет опасность;

судно вынуждено остановиться вследствие его технических повреждений;

судовой ход закрыт другими судами.

На судовом ходу запрещается стоянка на якоре судов без экипажа, без сопровождения буксировщика/толкача.

184. При постановке судна на якорь на судовом ходу судоводитель обязан, используя все доступные средства связи, сообщить об этом диспетчеру АБВВП.

185. Суда (составы) и плоты должны быть поставлены на якорь или пришвартованы таким образом (с учетом ветра, волнения, течения и изменения уровня воды), чтобы они не могли изменить своего положения, создать угрозу для других судов или помешать другим судам.

186. При швартовке судна к борту другого судна, стоящего у причала, последнее должно обеспечить кранцевую защиту борта и прием швартовых концов, подаваемых на это судно.

187. Швартовка судов к причалу допускается при соблюдении установленных для причала норм эксплуатационных нагрузок на причал, которые указываются в техническом паспорте причала и на плакате, установленном на видном месте на причале, в том числе при постановке нескольких судов к одному причалу одновременно.

188. Не допускается швартовка к причалу судна с параметрами большими, чем

параметры расчетного судна, указанного в паспорте причала.[6]

189. Якоря, отданные с судов, наплавных мостов, не должны создавать опасность для проходящих судов.

Запрещается стоянка на якоре двух судов, ошвартованных друг к другу, если одно из них имеет на борту опасный груз. Исключениями являются случаи проведения операций по передаче бункерного топлива судами-бункеровщиками или приема с судна подсланевых и фекально-хозяйственных вод специализированными судами, а также случаи перегрузки грузов с судна на судно.

190. Запрещается ставить суда к причалам для загрузки или разгрузки при недостаточном запасе воды под днищем (с учетом безопасной стоянки судна в груженом состоянии)[7].

191. Швартовка нефтеналивных судов к причалам должна производиться неметаллическими канатами. Допускается использовать металлические швартовые тросы, при этом рабочие места палубы, битенги и кнехты должны быть покрыты настилами или изолирующими материалами, предотвращающими искрообразование.

192. Суда при стоянке у причала должны быть надежно ошвартованы во избежание перемещения под воздействием ветра, течения или волнения.

193. Подход и швартовка судов и иных плавсредств к нефтеналивному судну во время проведения на нем операций по сливу-наливу нефти и нефтепродуктов не допускается. Во время проведения швартовых операций все операции по сливу-наливу нефти и нефтепродуктов на нефтеналивном судне должны быть прекращены.

194. После окончания швартовки судна его якоря должны находиться в клюзах, якорные цепи зажаты винтовыми стопорами, за исключением случая швартовки с отдачей якоря.

195. Погрузка или выгрузка нефти и нефтепродуктов в таре башенными и портальными кранами и погрузочными мостами разрешается при скорости ветра не более 12 метров в секунду, остальными средствами - при скорости ветра не выше 15 метров в секунду.

196. Перегрузка грузов с судна на судно осуществляется при наличии достаточного водного пространства и глубины для маневрирования при подходе выгружающихся судов к принимающему груз судну и отходе от него.

197. Во время стоянки экраноплан и судно на воздушной подушке должны выполнять требования, применяемые в отношении стоянки к самоходным судам.

198. При стоянке в условиях ограниченной видимости судно должно подавать соответствующие звуковые сигналы, указанные в приложении № 2 к настоящим Правилам.

199. Стоянка судов запрещена:

на участках ВВП, обозначенных знаком «Якоря не бросать»;

под мостами, воздушными линиями электропередач, в зоне гидротехнических

---

[6] Подпункт «г» пункта 457 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4476; 2012, № 37, ст. 5002; 2015, № 19, ст. 2830).

[7] Подпункт «а» пункта 271 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623.

сооружений, водозаборов и подводных переходов трубопроводов;

в крутых коленах и на подходах к ним, а также у берега с прижимным течением;

на входах в притоки и выходах из них;

на подходах к пассажирским и грузовым причалам, остановочным пунктам, переправам и вблизи знаков навигационного оборудования.

200. Запрещается использовать для швартовки не предназначенные для этого устройства (парапеты, тумбы, колонны, поручни, деревья).

201. Отстой судов[8] осуществляется в пунктах отстоя[9], обеспечивающих безопасную стоянку судов при любых гидрометеорологических условиях с предоставлением судовладельцем информации о месте отстоя в АБВВП.

[8] Пункт 9 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623.

[9] Статья 3 КВВТ.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(пп. 4, 13, 16, 21, 28, 43, 57, 58)

Требования к расположению на судах и дальности видимости сигнальных огней и знаков визуальной сигнализации

1. Конструкция сигнальных огней, их технические характеристики и установка на судне должны соответствовать правилам организации, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов в соответствии с пунктом 1 статьи 35 КВВТ, которая проводила освидетельствование судна.

2. Бортовые огни должны быть расположены на одинаковой высоте, на линии, перпендикулярной диаметральной плоскости судна, и симметрично относительно нее следующим образом:

на судах с одноярусной надстройкой – в ее верхней части;

на судах с надстройкой в два яруса и более – не ниже палубы ходового мостика;

на беспалубных судах – не менее чем на 0,5 метра выше планширя (на судах длиной 20 метров и менее допускается установка на уровне планширя).

Если бортовые огни скомбинированы в одном фонаре, то он должен быть расположен в диаметральной плоскости в передней части судна.

3. Топовый огонь на самоходном судне, а в случае, если на мачте размещено два и более топовых огня, то нижний из них должен быть расположен в диаметральной плоскости судна впереди бортовых огней и выше них не менее чем на метр.

При расположении на мачте двух топовых огней и более расстояния между ними должны быть одинаковыми и не менее одного метра, а на судах длиной 20 метров и менее – не менее 0,5 метра.

4. Если судно несет два топовых огня на разных мачтах, то горизонтальное расстояние между ними должно быть не менее 20 метров, а задний огонь должен быть выше переднего не менее чем на метр при любом эксплуатационном дифференте судна.

5. На толкачах три топовых огня должны быть расположены в виде равнобедренного треугольника (со стороной от одного до трех метров) основанием вниз в плоскости, перпендикулярной диаметральной плоскости судна, при этом два нижних огня располагаются горизонтально, а верхний огонь на расстоянии, измеренном от основания треугольника, не менее одной четвертой расстояния между нижними огнями.

6. Светоимпульсные (световые) отмашки должны быть расположены над бортовыми огнями не менее чем на 0,5 метра.

7. Топовые огни на несамоходном судне должны располагаться в диаметральной плоскости судна на высоте не менее двух метров над палубой, но в любом случае – не менее метра ниже треугольника топовых огней толкача.

8. Кормовой огонь должен быть расположен насколько это возможно ближе к корме судна в диаметральной плоскости судна.

Если судно несет три кормовых огня, то они должны быть в виде равнобедренного треугольника основанием вниз, при этом два нижних огня расположены как можно ближе к бортам, а верхний огонь – в диаметральной плоскости судна на расстоянии, измеренном от основания треугольника, не менее одной четвертой расстояния между нижними огнями, но не выше бортовых огней.

В случае, если конструкция судна не позволяет разместить кормовой огонь или верхний кормовой огонь в диаметральной плоскости судна, то такой огонь должен быть размещен как можно ближе к диаметральной плоскости судна.

9. Буксировочный огонь должен быть расположен в диаметральной плоскости выше кормового огня или верхнего кормового огня, если судно несет три кормовых огня, не менее чем на 0,5 метра.

В случае если конструкция судна не позволяет разместить буксировочный огонь в диаметральной плоскости судна, то такой огонь должен быть размещен как можно ближе к диаметральной плоскости судна.

10. Стояночный бортовой огонь должен быть расположен на краю ходового мостика со стороны судового хода, видимый в секторе 180°.

11.Если на парусном судне бортовые и кормовой огни скомбинированы в одном фонаре, то он должен быть расположен на топе или около топа мачты.

12. Желтый, красный и синий проблесковые круговые огни должны быть расположены на наиболее видном месте, обеспечивающем видимость огня со всех сторон. При этом допускается установка проблескового кругового огня на одной вертикальной линии с топовым огнем выше или ниже него.

13. Белые круговые огни должны быть расположены следующим образом:

на несамоходных судах – на высоте не ниже двух метров над палубой в диаметральной плоскости судна, а при наличии палубного груза – на высоте не ниже метра над этим грузом;

на плотах, лесонаправляющих и лесоограждающих плавучих сооружениях – на высоте не менее двух метров от поверхности воды;

на паромах, плавучих причалах, понтонах, купальнях – на высоте не менее двух метров от верхних сплошных палуб (настилов).

14. Красный и зеленый круговые огни должны быть расположены в месте, обеспечивающем их видимость со всех сторон, при этом они не должны находиться на одной вертикальной линии со стояночными сигнальными огнями.

15. Круговые огни должны быть расположены так, чтобы расстояние между ними и ходовыми или стояночными сигнальными огнями по высоте было не менее метра на судах длиной более 20 метров и 0,5 метра – на судах длиной 20 метров и менее, а также так, чтобы их не затемняли мачты или конструкции в пределах угловых секторов более 6°.

16. Сигнальные знаки должны подниматься на сигнальной мачте или реях носовой или кормовой мачты.

Если настоящими Правилами судну предписано нести два или более сигнальных знака, то расстояние между ними должно быть не менее метра на судах длиной более 20 метров и 0,5 метра – на судах длиной 20 метров и менее.

17. Во время стоянки судна на якоре в дневное время черный шар должен располагаться на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

18. На судне, занятом ловом рыбы с использованием траловой сети или другого орудия лова, круговые огни должны располагаться ниже топового огня на расстоянии не менее метра и впереди него на расстоянии не менее метра. При этом верхний круговой огонь должен быть выше бортовых огней.

Таблица дальности видимости сигнальных огней (при коэффициенте прозрачности атмосферы 0,75)

№ п/п	Тип сигнального огня	Цвет сигнального огня	Дальность видимости, километров				
			на самоходных судах длиной			на несамоходных судах длиной	
			20 метров и более	менее 20 метров	менее 12 метров	50 метров и более	менее 50 метров
1	Топовый	Белый	8	5,5	3,7	4	2
		Красный	5,5	3,7	3,7	4	2
2	Бортовой	Красный	3,7	3,7	1,85	-	-
		Зеленый	3,7	3,7	1,85	-	-
3	Буксировочный	Желтый	3,7	3,7	3,7	-	-
4	Кормовой	Белый	3,7	3,7	3,7	-	-
5	Круговой	Белый	3,7	3,7	3,7	1,85	1,85
		Красный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
		Зеленый	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
		Желтый	1,85	1,85	1,85	-	-
		Синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
6	Стояночный бортовой	Белый	3,7	3,7	3,7	-	-
7	Отмашка свето-импульсная:						
	в светлое время суток	Белый	2	2	2	-	-
	в темное время суток	Белый	4	4	4	-	-
8	Световая отмашка (в темное время суток)	Белый	4	4	4	-	-

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(пп. 62, 165, 198)

Звуковые сигналы

Звуковые сигналы, предписанные Правилами, должны подаваться:
самоходными судами – колоколом или свистком, или тифоном, или сиреной;
парусными судами – свистком или сиреной;
несамоходными судами – колоколом.

Звуковые сигналы иные, чем удары в колокол, должны подаваться как один или несколько следующих один за другим звуков, имеющих следующие характеристики:

короткий звук – звук продолжительностью не более секунды;

продолжительный звук – звук продолжительностью примерно четыре секунды.

Интервал между звуками должен составлять примерно секунду, за исключением «серии коротких звуков», которая должна состоять из не менее пяти звуков продолжительностью в четверть секунды каждый с интервалом такой же продолжительности.

Общие звуковые сигналы

№ п/п	Описание звукового сигнала	Значение звукового сигнала
1	Продолжительный звук	«Внимание» Подается пассажирским судном при подходе к причалу
2	Короткий звук	«Изменяю свой курс вправо»
3	Два коротких звука	«Изменяю свой курс влево»
4	Три коротких звука	«Мои движители работают на задний ход»
5	Четыре коротких звука	«Я намереваюсь остановиться» «Я намереваюсь сделать оборот»
6	Серия коротких звуков	«Предупреждение»
7	Три продолжительных звука	«Человек за бортом»
8	Короткий и продолжительный звук	«Прошу увеличить ход»
9	Продолжительный и короткий звук	«Прошу уменьшить ход»
10	Продолжительный, короткий и продолжительный звук	«Прошу выйти на связь»
11	Непрерывный звук, а также беспрерывные частые удары в колокол или металлический предмет	«Сигнал бедствия»

№ п/п	Описание звукового сигнала	Значение звукового сигнала
12	Продолжительный, короткий, продолжительный и короткий звук	«Я Вас понял»
13	Продолжительный и три коротких звука	«При отходе в рейс пассажирского судна»
14	Два продолжительных и два коротких звука	«Запрос на обгон»
15	Два продолжительных звука	«Обгон разрешен»

Звуковые сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

№ п/п	Описание звукового сигнала	Значение звукового сигнала
1	Продолжительный звук, подаваемый через промежутки не более двух минут	«Одиночные суда в движении»
2	Продолжительный и два коротких звука, подаваемые через промежутки не более двух минут	«Составы и плоты в движении»
3	Два продолжительных звука, подаваемые через промежутки не более двух минут	«Суда и составы в движении по участку ВВП большой протяженности (также относиться к непросматриваемым участкам ВВП)»
4	Короткий, продолжительный и короткий звук, подаваемые через промежутки не более двух минут	«Одиночные суда или составы на якоре или на мели в пределах судового хода»
5	Частые удары в колокол или металлический предмет, подаваемые через промежутки не более минуты	«Несамоходное судно с экипажем на якоре или на мели в пределах судового хода»

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(п. 73)

Знаки, регулирующие движение судов по ВВП

1. Запрещающие знаки.

1.1. Знак «Запрещение прохода» регулирует движение судов на участке ВВП, который не позволяет осуществлять движение судов (составов) в обоих направлениях одновременно, а также для регулирования движения через разведенные пролеты наплавных мостов.

Знак «Запрещение прохода» состоит из комбинации двух сигнальных фигур, поднимаемых на береговой мачте знака «Семафор», – цилиндра и конуса; цилиндр черного или белого цвета, конус – красного.

Два конуса вершиной вверх означают: ход закрыт в оба направления.

Конус вершиной вверх и под ним цилиндр: ход закрыт для движения судов сверху.

Цилиндр и под ним конус вершиной вверх: ход закрыт для движения судов снизу.

В темное время суток выставляются огни: вместо цилиндра – зеленый постоянный, вместо конуса – красный постоянный.

1.2. Знак «Светофор» регулирует движение судов в границах шлюзов, районах заградительных ворот, паромных канатных переправ, в подъемных судоходных пролетах мостов и через разведенные пролеты наплавных мостов.

Огонь зеленого цвета на знаке «Светофор» означает, что проход судну разрешен, а огонь красного цвета - запрещен.

1.3. Знак «Расхождение и обгон запрещены» обозначает участок ВВП, где обгон и расхождение судов запрещены.

Знак представляет собой круглый щит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный посередине красной диагональной полосой, с символом, изображающим две черных вертикальных стрелки, пересекающих диагональную полосу, при этом левая стрелка указывает вниз, а правая вверх.

В темное время суток знак «Расхождение и обгон запрещены» обозначается желтым затмевающимся огнем.

1.4. Знак «Расхождение и обгон составов запрещены» обозначает участок ВВП, где запрещены расхождение и обгон между собой составов и крупнотоннажных судов длиной более 120 метров.

Знак представляет собой круглый щит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный по середине красной диагональной полосой, с символом, изображающим две черные вертикальные стрелки, расположенные на каждой половине круга по сторонам от диагональной полосы, при этом левая стрелка указывает вниз, а правая вверх.

В темное время суток знак обозначается желтым затмевающимся огнем.

1.5. Знак «Якоря не бросать» обозначает участок внутренних водных путей, на котором запрещено отдавать якоря, опускать цепи и лоты.

Знак представляет собой круглый щит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой, с символом, изображающим якорь черного цвета.

В темное время суток знак «Якоря не бросать» обозначается двумя желтыми постоянными огнями, расположенными по вертикальной линии.

1.6. Знак «Не создавать волнение» обозначает участок ВВП, где запрещено создавать волнение.

Знак представляет собой круглый щит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой, с символом, изображающим две горизонтальные волнистые линии черного цвета.

В темное время суток знак «Не создавать волнение» обозначается желтым затмевающимся огнем.

1.7. Знак «Движение маломерных судов запрещено» обозначает участок, где на судовом ходу запрещено движение судов длиной 20 метров и менее (за исключением судов технического флота).

Знак «Движение маломерных судов запрещено» представляет собой круглый щит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой, с символом, изображающим силуэт маломерного судна черного цвета.

В темное время суток знак «Движение маломерных судов запрещено» обозначается желтым затмевающимся огнем.

2. Предупреждающие и предписывающие знаки.

2.1. Знак «Скорость ограничена» обозначает участок ВВП, где скорость движения водоизмещающих судов ограничена.

Знак «Скорость ограничена» представляет собой прямоугольный щит белого цвета, окаймленный красной полосой, на котором изображены цифры черного цвета, показывающие максимально допустимую скорость хода в километрах в час.

В темное время суток знак «Скорость ограничена» обозначается желтым проблесковым огнем.

2.2. Знак «Внимание» обозначает участки ВВП, где необходимо соблюдать особую осторожность.

Знак «Внимание» представляет собой прямоугольный щит белого цвета, окаймленный красной полосой, на котором изображен восклицательный знак черного цвета.

В темное время суток знак «Внимание» обозначается желтым проблесковым огнем.

2.3. Знак «Пересечение судового хода» обозначает место пересечения судового хода судами и/или паромными переправами.

Знак «Пересечение судового хода» представляет собой прямоугольный щит белого цвета, окаймленный красной полосой, на котором изображены вертикальная широкая заостренная полоса черного цвета, расположенная острым концом вверх, пересеченная в своей нижней части горизонтальной узкой полосой черного цвета.

В темное время суток знак «Пересечение судового хода» обозначается

желтым проблесковым огнем.

2.4. Знак «Соблюдать надводный габарит» обозначает мостовой и надводный переход.

Знак «Соблюдать надводный габарит» представляет собой прямоугольный щит белого цвета, окаймленный красной полосой, в верхней части которого сразу под красной полосой изображен равнобедренный треугольник черного цвета, расположенный вершиной вниз, а под указанным треугольником размещены цифры черного цвета, показывающие минимальную проходную высоту надводного перехода или высоту подмостового судоходного габарита судоходного пролета моста от расчетного уровня воды в метрах.

В темное время суток знак «Соблюдать надводный габарит» обозначается двумя желтыми постоянными огнями, расположенными по горизонтальной линии.

3. Указательные знаки.

3.1. Знак «Место оборота судов» обозначает участок ВВП, где безопасно производить оборот судна.

Знак «Место оборота судов» представляет собой квадратный щит белого цвета, на котором изображена круговая стрелка черного цвета, направленная по часовой стрелке.

В темное время суток знак «Место оборота судов» обозначается желтым постоянным огнем.

3.2. Знак «Стоповый знак» обозначает полезную длину камеры шлюза и границы зоны швартовки (остановки) судов в подходных каналах к шлюзам.

Знак «Стоповый знак» представляет собой вертикальную полосу красного цвета шириной 0,2 – 0,4 метра и длиной не менее 1,5 метра, наносимую на парапетах и/или стенах камер и причальных сооружений шлюзов или вертикальный световой электрический знак красного цвета высотой не менее метра над уровнем парапетов и шириной 20 – 40 сантиметров.

В темное время суток знак «Стоповый знак» обозначается постоянным огнем красного цвета.

3.3. Знак «Указатель рейда» обозначает границы рейда.

Знак «Указатель рейда» состоит из двух створных знаков, установленных на берегу, при этом передний знак представляет собой щит белого цвета в форме равностороннего треугольника вершиной вверх, а задний знак представляет собой щит белого цвета в форме равностороннего треугольника вершиной вниз. Линия створа этих знаков указывает границу рейда.

При наличии на участке ВВП нескольких рейдов на переднем знаке «Указатель рейда» изображается цифра черного цвета, которая обозначает порядковый номер рейда.

В дополнение к этим знакам ниже переднего знака может устанавливаться щит прямоугольной формы белого цвета, на котором изображена черная горизонтальная стрелка, которая указывает в каком направлении от границы рейда расположена акватория рейда, а над указанной стрелкой размещены черные цифры, которые обозначают длину рейда в метрах.

В темное время суток передние и задние знаки «Указатель рейда» обозначаются постоянным огнем зеленого цвета, если знаки установлены на левом

берегу, и постоянным огнем красного цвета, если знаки установлены на правом берегу.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(пп. 73, 97)

Знаки навигационного оборудования и навигационные огни

1. Знаки навигационного оборудования и навигационные огни предназначены для обеспечения безопасных условий плавания судов и сохранности искусственных сооружений на ВВП.

2. Навигационные огни должны действовать от захода до восхода солнца.

3. Характер навигационных огней:

постоянный;

проблесковый – периодически повторяющиеся проблески;

двухпроблесковый – периодически повторяющиеся группы из двух проблесков;

частопроблесковый – непрерывно повторяющиеся частые проблески;

группочастопроблесковый – периодически повторяющиеся группы из 4 – 5 проблесков;

пульсирующий – непрерывно повторяющиеся световые импульсы;

прерывисто-пульсирующий – периодически повторяющиеся группы из пульсирующих проблесков;

затмевающийся – периодически повторяющиеся проблески и кратковременные затмения.

4. На знаках навигационного оборудования, на которых отсутствуют навигационные огни, может применяться светоотражающее покрытие.

5. Правой кромкой судового хода является кромка судового хода, расположенная справа при движении вниз по течению.

Левой кромкой судового хода является кромка судового хода, расположенная слева при движении вниз по течению.

На транзитных судовых ходах водохранилищ правая или левая кромка судового хода определяется по направлению течения от зоны выклинивания подпора к плотине.

На подходах к портам, пристаням, убежищам, а также на судовых ходах притоков, впадающих в водохранилище, правая или левая кромка судового хода определяется по направлению течения к транзитному судовому ходу.

На каналах и озерах правая или левая кромка судового хода определяется по направлению условного течения.

6. Навигационное оборудование латеральной системы состоит из береговых и плавучих знаков.

7. Плавучие знаки навигационного оборудования латеральной системы и их навигационные огни

К плавучим знакам навигационного оборудования относятся кромочные, поворотные, свальные, разделительные, осевые, поворотно-осевые знаки и знаки

опасности.

7.1. Кромочные знаки, обозначающие кромки судового хода

7.1.1. На правой кромке судового хода:

красный цилиндрический буй, красный шарообразный бакен, красная веха с черной топовой фигурой в форме шара;

навигационный огонь красного цвета, постоянный или проблесковый.

7.1.2. На левой кромке судового хода:

белый или черный конический буй, белый конический бакен, белая веха без топовой фигуры;

навигационный огонь зеленого или белого цвета, постоянный или проблесковый.

7.2. Поворотные знаки, обозначающие поворот судового хода, имеющий значительную протяженность, или поворотов судового хода на участках ВВП с ограниченным обзором или скальным дном.

7.2.1. На правой кромке судового хода:

красный цилиндрический буй с широкой горизонтальной белой или черной полосой;

навигационный огонь красного цвета, проблесковый или частопроблесковый.

7.2.2. На левой кромке судового хода:

белый конический буй с широкой горизонтальной черной полосой или черный конический буй с широкой горизонтальной белой полосой;

навигационный огонь зеленого или белого цвета, проблесковый или частопроблесковый.

7.3. Свальные знаки предназначены для обозначения свального течения, не совпадающего с направлением судового хода, устанавливаемые на кромке судового хода, противоположной свалу, выше по течению:

7.3.1. На правой кромке судового хода:

цилиндрический буй, верхняя половина которого красная, а нижняя белая или черная;

цилиндрический бакен, верхняя половина которого красная, а нижняя белая или черная;

навигационный огонь красного цвета, проблесковый или группочастопроблесковый.

7.3.2. На левой кромке судового хода:

конический буй, верхняя половина которого белая, а нижняя черная;

конический бакен, верхняя половина которого белая, а нижняя черная;

навигационный огонь зеленого цвета, проблесковый или группочастопроблесковый.

7.4. Разделительные знаки предназначены для обозначения разделения судового хода:

7.4.1. Разделительный буй с красными и белыми равными чередующимися вертикальными полосами или красными и черными равными чередующимися вертикальными полосами. В темное время суток обозначается огнем, состоящим из двух проблесковых огней, установленных по вертикальной линии друг над другом, дающих попеременные проблески красного и зеленого цвета или красного и белого

цвета.

7.4.2. Парный знак состоит из двух бакенов красного и белого цвета, которые устанавливаются в месте разделения судового хода так, чтобы красный бакен показывал правую кромку, а белый бакен – левую кромку разделенных судовых ходов. В темное время суток обозначается проблесковым огнем красного цвета на красном бакене и проблесковым огнем зеленого или белого цвета – на белом бакене.

7.5. Осевой знак, обозначающий ось судового хода, представляет собой белый конический буй с двумя горизонтальными широкими черными или красными полосами, веха белая с двумя черными полосами с черной топовой фигурой в форме шара;

навигационный огонь белого цвета, двухпроблесковый.

7.6. Поворотно-осевые знаки предназначены для обозначения поворота оси судового хода:

красный конический буй с двумя белыми или черными широкими горизонтальными полосами или веха с черной топовой фигурой в форме шара с двумя черными или белыми и тремя красными, чередующимися равными по ширине горизонтальными полосами;

навигационный огонь – белого цвета, группочастопроблесковый.

7.7. Знаки опасности, ограждающие опасные места у кромок судового хода

7.7.1. На правой кромке судового хода:

красный цилиндрический буй с изображением вертикальной и горизонтальной полос, нанесенных в виде креста, белого или черного цвета;

навигационный огонь красного цвета, проблесковый или двухпроблесковый.

7.7.2. На левой кромке судового хода:

белый конический буй с изображением вертикальной и горизонтальной полос, нанесенных в виде креста, черного цвета;

навигационный огонь зеленого цвета, проблесковый или двухпроблесковый.

8. Береговые знаки навигационного оборудования латеральной системы и их навигационные огни

К береговым знакам навигационного оборудования латеральной системы относятся створные, перевальные, ходовые и весенние знаки, знаки «Ориентир» и «Путевой огонь», сигнализация судоходных пролетов мостов.

8.1. Цвет щитов береговых створных и перевальных знаков выбирается для создания контраста с фоном местности (светлый или темный) и не зависит от того, на каком берегу знак установлен. Цвет навигационных огней берегового знака соответствует правому или левому берегу в зависимости от того, на каком берегу знак установлен.

8.2. Створ осевой предназначен для обозначения оси судового хода и состоит из двух знаков – переднего и заднего.

Каждый из знаков представляет собой щит квадратной, прямоугольной (длинная сторона прямоугольника располагается вертикально) или трапецеидальной формы красного или белого цвета.

На центральной вертикальной оси щита красного цвета нанесена белая или черная вертикальная полоса. На центральной вертикальной оси щита белого цвета нанесена черная вертикальная полоса.

Навигационные огни на знаках, установленных на правом берегу, – красного, белого или желтого цвета.

Навигационные огни на знаках, установленных на левом берегу, – зеленого, белого или желтого цвета.

На передних знаках навигационные огни постоянные, на задних знаках – проблесковые.

8.3. Створ щелевой предназначен для обозначения положения судового хода и его кромок и состоит из трех знаков – двух передних и одного заднего.

Знаки представляют собой щиты прямоугольной формы (длинная сторона прямоугольника располагается вертикально) красного или белого цвета.

На центральной вертикальной оси щита красного цвета нанесена белая или черная вертикальная полоса. На центральной вертикальной оси щита белого цвета нанесена черная вертикальная полоса.

Навигационные огни на знаках, установленных на правом или левом берегу, желтого цвета – на передних знаках постоянные, на заднем – проблесковые.

8.4. Створ кромочный предназначен для обозначения направления судового хода и его кромок.

Передний знак представляет собой щит прямоугольной формы, а задний – щит трапецеидальной формы, оба знака красного или белого цвета.

Навигационные огни на правой кромке – красного цвета, на левой – зеленого цвета, на переднем знаке – огонь постоянный, на заднем знаке – двухпроблесковый.

8.5. Перевальный знак предназначен для обозначения направления судового хода.

Знак представляет собой щит прямоугольной или трапецеидальной формы красного или белого цвета.

Навигационный огонь на знаке, установленном на правом берегу, – красного, белого или желтого цвета, на левом берегу, – зеленого, белого или желтого цвета, постоянный или проблесковый.

8.6. Ходовой знак предназначен для обозначения судового хода, расположенного у берега.

Знак представляет собой щит ромбовидной формы, установленный так, чтобы большая диагональ ромба располагалась вертикально.

Знак, установленный на правом берегу красного цвета, на левом – белого цвета.

Навигационные огни знака, установленного на правом берегу, – красного цвета, на левом – зеленого цвета, проблесковые.

8.7. Весенний знак предназначен для обозначения затопленных берегов.

Знак, установленный на правом берегу, представляет собой щит круглой формы красного цвета, на левом – трапецеидальной формы белого цвета.

Навигационный огонь знака, установленного на правом берегу, – красного цвета, на левом – зеленого цвета, постоянный.

8.8. Знак «Ориентир» предназначен для обозначения характерных мест судоходного пути.

Знак представляет собой щит прямоугольной или трапецеидальной формы.

Знак, установленный на правом берегу, красного цвета с двумя

горизонтальными белыми полосками, на левом – черного цвета с двумя горизонтальными белыми полосками.

Навигационный огонь знака, установленного на правом берегу, – красного, белого или желтого цвета, на левом – зеленого, белого или желтого цвета, двухпроблесковый.

8.9. Знак «Путевой огонь» предназначен для обозначения берегов (кромок) судоходного канала.

Знак представляет собой навигационный огонь, установленный на правом берегу, – красного цвета, на левом – зеленого цвета, постоянный или проблесковый.

8.10. Сигнализация судоходных пролетов мостов

8.10.1. Для обозначения оси судового хода в судоходном пролете моста устанавливаются щиты квадратной, круглой или треугольной формы.

При светлом фоне мостовых конструкций цвет указанных щитов – красный, при темном фоне мостовых конструкций – белый.

Для судов и составов, идущих снизу, используются щиты квадратной формы.

Для судов и составов, идущих сверху, используются щиты квадратной формы, установленные таким образом, чтобы одна из диагоналей квадрата располагалась вертикально.

Для плотовых составов используются щиты круглой формы.

Для судов длиной 20 метров и менее используются щиты треугольной формы, установленные таким образом, чтобы вершина треугольника была направлена вниз.

Навигационные огни для судов (составов) состоят из двух постоянных огней красного цвета, расположенных друг над другом по вертикальной линии.

Навигационные огни для плотовых составов состоят из двух постоянных огней зеленого цвета, расположенных друг над другом по вертикальной линии.

8.10.2. Для обозначения подмостового габарита и кромок судового хода в судоходных пролетах моста устанавливаются квадратные щиты зеленого или белого цвета на каждой опоре или кромке.

Количество щитов указывает высоту судоходного пролета моста:

один щит – высота судоходного пролета моста менее десяти метров;

два щита – высота судоходного пролета моста десять метров и более, но менее 13 метров;

три щита – высота судоходного пролета моста 13 метров и более, но менее 16 метров;

четыре щита – высота судоходного пролета моста 16 метров и более.

Навигационные огни зеленого цвета, постоянные, по одному у каждого щита.

8.10.3. Огни-указатели разводного пролета наплавного моста предназначены для обозначения открытого судоходного пролета наплавного моста.

В случаях, когда разводная часть наплавного моста отведена к левому берегу:

на левом берегу выставляется три навигационных огня зеленого цвета, два из которых расположены на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на судовой ход, а третий огонь – на наиболее удаленном от неподвижной части моста углу разводной части наплавного моста, выходящем на судовой ход.

на правом берегу выставляется два навигационных огня красного цвета, расположенных на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на

судовой ход.

Когда разводная часть наплавного моста отведена к правому берегу:

на левом берегу выставляется два навигационных огня зеленого цвета, расположенных на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на судовой ход;

на правом берегу выставляется три навигационных огня красного цвета, два из которых расположены на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на судовой ход, а третий огонь – на наиболее удаленном от неподвижной части моста углу разводной части наплавного моста, выходящем на судовой ход.

Все указанные навигационные огни постоянные.

9. Плавучие знаки навигационного оборудования кардинальной системы и их навигационные огни

9.1. Знаки навигационного оборудования кардинальной системы предназначены для ограждения навигационных опасностей и выставляются вокруг навигационной опасности в соответствии со сторонами света.

9.2. Горизонт вокруг навигационной опасности делится на северный, восточный, южный и западный секторы, которые ограничены истинными пеленгами, взятыми из обозначаемой точки (опасности) следующим образом:

северный сектор – сектор между истинными пеленгами 315° и 45°;

восточный сектор – сектор между истинными пеленгами 45° и 135°;

южный сектор – сектор между истинными пеленгами 135° и 225°;

западный сектор – сектор между истинными пеленгами 225° и 315°.

Кардинальный знак навигационного оборудования называется по наименованию сектора, в котором он находится.

9.3. Кардинальные знаки навигационного оборудования выставляют вокруг навигационной опасности в одном, нескольких или во всех секторах одновременно и показывают сторону, с которой следует обходить ограждаемую навигационную опасность.

9.4. Описание кардинальных знаков навигационного оборудования

9.4.1. «Северный»

Знак представляет собой буй (веху), верхняя часть которого черного цвета, нижняя – желтого цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конусов вершинами вверх, расположенных один над другим.

Навигационный огонь белого цвета, частопроблесковый.

Знак выставляется в северном секторе к северу от опасности.

9.4.2. «Южный»

Знак представляет собой буй (веху), верхняя часть которого желтого цвета, нижняя – черного цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конусов вершинами вниз, расположенных один над другим.

Навигационный огонь белого цвета, состоящий из шести частых проблесков, за которыми следует один длительный проблеск продолжительностью 15 секунд.

Знак выставляется в южном секторе к югу от опасности.

9.4.3. «Восточный»

Знак представляет собой буй (веху) черного цвета, с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух

черных конусов, расположенных один над другим основаниями друг к другу.

Навигационный огонь белого цвета, состоит из трех частых проблесков, показываемых с периодичностью десять секунд.

Знак выставляется в восточном секторе к востоку от опасности.

9.4.4. «Западный»

Знак представляет собой буй (веху) желтого цвета, с горизонтальной полосой черного цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конусов, расположенных один над другим вершинами друг к другу.

Навигационный огонь белого цвета, состоит из девяти частых проблесков, показываемых с периодичностью 15 секунд.

Знак выставляется в западном секторе к западу от опасности.

10. Знак навигационного оборудования, обозначающий отдельные опасные места, и его огонь.

Знак представляет собой буй черного цвета с широкой горизонтальной полосой красного цвета или веху/бакен черного цвета с одной или несколькими горизонтальными полосами красного цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных шаров, расположенных один над другим.

Навигационный огонь белого цвета двухпроблесковый.

Знак выставляется непосредственно над опасностью.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(пп. 79, 81)

Минимальные запасы, соблюдаемые судами при движении по ВВП

Минимальные запасы по глубине (минимальные запасы воды под днищем судна)

№ п/п	Глубина судового хода (см)	Для судов (составов)		Для плотов независимо от характера грунта (см)
		при песчаном и галечном грунте (см)	при каменистом грунте (см)	
1	150 и менее	10	15	20
2	От 151 до 300	15	20	25
3	301 и более	20	25	30

Примечание: значение запасов показывает разницу между фактической глубиной на конкретном участке ВВП и наибольшей осадкой судна на стоянке.

Минимальные запасы по высоте при прохождении судов под мостами

№ п/п	Высота моста над рабочим (фактическим) уровнем воды (м)	На свободных реках и водохранилищах (м)	На зарегулированных участках (м)
1	10,0 и менее	0,2	0,1
2	От 10,1 до 13,0	0,3	0,1
3	От 13,1 до 16,0	0,4	0,2
4	16,1 и более	0,5	0,2

Примечание: минимальные запасы по высоте при прохождении судов под мостами указаны без учета волнения.

gost.e-ecolog.ru