МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

8 апреля 2020 г. Москва № 113

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 58613
от "09" июня 2020 г.

Об утверждении Правил содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений

В соответствии с пунктом 2 статьи 8 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2016, № 27, ст. 4300), подпунктом 5.2.11(3) пункта 5 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; 2013, № 5, ст. 388), п р и к а з ы в а ю:

Утвердить прилагаемые Правила содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений.

Министр Е.И. Дитрих

Андросова Ульяна Юрьевна
(499) 495 07 34

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от «8» апреля 2020 г. № 113

ПРАВИЛА
содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений

I. Общие положения

1. Настоящие Правила применяются на внутренних водных путях Российской Федерации (далее – внутренние водные пути).

2. Настоящие Правила определяют порядок содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений (далее – СГТС), в соответствии с которыми устанавливаются категории внутренних водных путей, определяющие для участков внутренних водных путей габариты судовых ходов и навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов, перечень судовых ходов, а также сроки работы средств навигационного оборудования и судоходных гидротехнических сооружений[1].

3. Содержание судовых ходов и СГТС осуществляется в границах бассейнов внутренних водных путей администрацией соответствующего бассейна внутренних водных путей[2] (далее – администрация).

4. Для содержания судовых ходов на внутренних водных путях проводятся путевые работы и осуществляется навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов[3].

5. Работы по содержанию внутренних водных путей осуществляются без специальных разрешений и согласования[4].

II. Категории внутренних водных путей, перечень судовых ходов, сроки работы средств навигационного оборудования и судоходных гидротехнических сооружений

---

[1] Пункт 2 статьи 7 и пункт 1 статьи 8 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2016, № 11, № 27, ст. 4300).

[2] Приказ Минтранса России от 17 августа 2012 г. № 316 «Об определении бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 13 сентября 2012 г., регистрационный № 25458) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 24 марта 2014 г. № 82 (зарегистрирован Минюстом России 17 апреля 2014 г., регистрационный № 32012), от 18 мая 2015 г. № 176 (зарегистрирован Минюстом России 10 июня 2015 г., регистрационный № 37627), от 24 июля 2018 г. № 276 (зарегистрирован Минюстом России 13 августа 2018 г., регистрационный № 51874).

[3, 4] Статья 8 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2016, № 27, ст. 4300).

6. Категории внутренних водных путей, определяющие для участков внутренних водных путей габариты судовых ходов и навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов, перечень судовых ходов, а также сроки работы средств навигационного оборудования и судоходных гидротехнических сооружений, устанавливаются Росморречфлотом[5] в соответствии с пунктами 7 – 33 настоящих Правил.

7. По условиям обеспечения безопасности судоходства должны устанавливаться следующие категории внутренних водных путей:

1) водные пути с гарантированными габаритами и освещаемой обстановкой (далее – первая категория);

2) водные пути с гарантированными габаритами и светоотражающей обстановкой (далее – вторая категория);

3) водные пути с гарантированными габаритами и неосвещаемой обстановкой (далее – третья категория);

4) водные пути с освещаемой обстановкой без гарантированных габаритов (далее – четвертая категория);

5) водные пути со светоотражающей обстановкой без гарантированных габаритов (далее – пятая категория);

6) водные пути с неосвещаемой обстановкой без гарантированных габаритов (далее – шестая категория);

7) водные пути без навигационного ограждения и гарантированных габаритов (далее – седьмая категория)[6].

8. При установлении категорий не допускается их качественное снижение ниже по течению, как по габаритам судовых ходов, так и по средствам навигационного оборудования.

9. Гарантированные габариты судовых ходов[7] должны устанавливаться на участках внутренних водных путей, на которых возможно определение проектных уровней воды по гидрологическим (водомерным) постам при продолжительности навигации более 30 суток:

на судоходных каналах и (или) шлюзованных системах;

на участках внутренних водных путей, по которым осуществляется судоходство между смежными бассейнами внутренних водных путей;

---

[5] Пункт 2 статьи 7 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2016, № 11, № 27, ст. 4300).

[6] Нормативы финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2014 г. № 1295 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 50, ст. 7086).

[7] ГОСТ 23903-79. «Государственный стандарт Союза ССР. Пути водные внутренние и их навигационное оборудование. Термины и определения» (принят и введен в действие постановлением Госстандарта СССР от 21 ноября 1979 г. № 4444; М. Издательство стандартов, 1980).

на участках внутренних водных путей, через которые осуществляется выход во внутренние морские воды;

на участках внутренних водных путей, по которым осуществляется перевозка пассажиров на социально значимых транспортных маршрутах;

на участках внутренних водных путей, по которым осуществляется перевозка пассажиров на судах, следующих по расписанию;

на участках внутренних водных путей, по которым обеспечивается завоз топливно-энергетических ресурсов, продовольственных товаров и продукции производственно-технического назначения, осуществляемый в рамках государственных закупок, в населенные пункты, расположенные в удаленных и труднодоступных регионах Российской Федерации;

на участках внутренних водных путей, по которым осуществляется подход к речным портам, судостроительным и судоремонтным предприятиям, убежищам, укрытиям и пунктам отстоя флота;

на участках внутренних водных путей, по которым осуществляется подход к причалам общего пользования;

на участках внутренних водных путей, по которым осуществляется перевозка грузов при строительстве крупных промышленных объектов.

10. Участки внутренних водных путей, не указанные в пункте 9 настоящих Правил, содержатся без гарантированных габаритов судовых ходов.

11. Сформированный на основании перечня внутренних водных путей Российской Федерации[8] перечень судовых ходов должен актуализироваться ежегодно до начала навигационного периода.

В перечне судовых ходов указывается наименование внутреннего водного пути Российской Федерации, на котором расположен судовой ход, его верхняя и нижняя граница и протяженность в километрах, категории средств навигационного оборудования и сроки их работы.

12. Перечень судовых ходов на внутренних водных путях устанавливается в километрах:

на реках Нева, Свирь, Шексна, Волга, Москва, Кама, Белая, Дон (ниже Цимлянского водохранилища), а также на Онежском и Ладожском озерах, Рыбинском, Горьковском, Иваньковском, Угличском, Чебоксарском, Куйбышевском, Саратовском, Волгоградском, Камском, Воткинском, Нижнекамском и Цимлянском водохранилищах, на Беломорско-Балтийском, Волго-Балтийском, Волго-Донском судоходных каналах и на канале имени Москвы – от нулевого километра в точке

---

[8] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 г. № 1800-р «Об утверждении перечня внутренних водных путей Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 51, ст. 5130; 2020, № 5, ст. 574).

с географическими координатами $55^{0}41'40,4"$ северной широты и $37^{0}42'08,1"$ западной долготы;

на остальных реках от их устья или от нижней границы, указанной в перечне внутренних водных путей Российской Федерации[9];

на озере Байкал и на реке Ангара до Усть-Илимского гидроузла от Иркутского гидроузла;

на дополнительных судовых ходах, подходах к портам, причалам, убежищам от точки пересечения с основным судовым ходом.

13. На внутренних водных путях со свободным течением воды установленные габариты судовых ходов не должны ухудшать гидрологический режим[10] поверхностных водных объектов.

14. На внутренних водных путях устанавливаются следующие гарантированные габариты судовых ходов, измеряемые в метрах:

глубина;

ширина;

радиус закругления.

15. Гарантированная глубина судового хода устанавливается по всей ширине судового хода с учетом осадки эксплуатируемых и (или) планируемых к эксплуатации судов на участках внутренних водных путей, а также минимальных запасов по глубине (минимальных запасов воды под днищем судна) в соответствии с Правилами плавания по внутренним водным путям Российской Федерации[11].

16. Гарантированная ширина судового хода с установленной гарантированной глубиной при одностороннем движении судов (составов) определяется с учетом максимальной ширины и длины эксплуатируемых на участке судов, при их наибольшей осадке, или плотов, а также бокового воздействия ветра и течения, с учетом безопасного расстояния между судами (составами) и кромками судового хода, кривизны русла и радиуса закругления судового хода.

При двухстороннем движении судов гарантированная ширина судового хода увеличивается в два раза с учетом безопасного расстояния между расходящимися судами (плотами).

17. Радиус закругления должен быть определен по оси судового хода.

---

[9] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 г. № 1800-р «Об утверждении перечня внутренних водных путей Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 51, ст. 5130; 2020, № 5, ст. 574).

[10] ГОСТ 19179-73. «Государственный стандарт Союза ССР. Гидрология суши. Термины и определения» (принят и введен в действие постановлением Госстандарта СССР от 29 декабря 1973 г. № 2394; М. Издательство стандартов, 1988).

[11] Приказ Минтранса России от 19 января 2018 г. № 19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям» (зарегистрирован Минюстом России 7 марта 2018 г., регистрационный № 50283) с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 11 февраля 2019 г. № 50 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2019 г., регистрационный № 54757).

Радиус закругления на участках внутренних водных путей, по которым осуществляется движение толкаемых составов, должен составлять не менее трех длин этих составов.

Радиус закругления на участках внутренних водных путей, по которым осуществляется буксировка объектов на буксирном тросе, должен составлять не менее пяти длин этих буксирных составов.

18. На судоходных каналах габариты судовых ходов устанавливаются в соответствии с проектной документацией этих каналов.

19. Гарантированные габариты судовых ходов на внутренних водных путях арктических рек должны устанавливаться до и после проведения дноуглубительных работ.

20. Габариты судового хода к портам и причалам должны соответствовать размерениям судов, указанным в паспорте сооружения, и обеспечивать безопасный подход и отход судов, а также безопасность их стоянки.

21. На озерах Онежское, Ладожское, Байкал, в Куршском заливе и Обско-Тазовской губе устанавливаются судоходные трассы с указанием минимальных глубин по ним.

22. Гарантированные габариты судовых ходов устанавливаются от проектных уровней воды по опорным гидрологическим (водомерным) постам (далее – проектные уровни воды)[12] в Балтийской системе высот 1977 года[13].

23. На водохранилищах и судоходных каналах (зарегулированные участки внутренних водных путей) проектный уровень воды устанавливается в соответствии с минимальным навигационным уровнем воды, определенным правилами использования водохранилищ[14].

24. В зоне переменного подпора водохранилища проектный уровень воды определяется по заданной обеспеченности[15] до границы с участком, на котором отметка проектного уровня воды совпадает с отметкой уровня навигационной сработки.

---

[12]ГОСТ 19179-73. «Государственный стандарт Союза ССР. Гидрология суши. Термины и определения» (принят и введен в действие постановлением Госстандарта СССР от 29 декабря 1973 г. № 2394; М. Издательство стандартов, 1988).

[13] Постановление Правительства Российской Федерации от 24 ноября 2016 г. № 1240 «Об установлении государственных систем координат, государственной системы высот и государственной гравиметрической системы» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 49, ст. 6907).

[14] Постановление Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2009 г. № 349 «Об утверждении Положения о разработке, согласовании и утверждении правил использования водохранилищ, в том числе типовых правил использования водохранилищ» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 18, ст. 2247).

[15] Постановление Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2009 г. № 349 «Об утверждении Положения о разработке, согласовании и утверждении правил использования водохранилищ, в том числе типовых правил использования водохранилищ» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 18, ст. 2247).

25. В нижнем бьефе гидроузлов за проектный уровень воды принимается минимальный из низших суточных уровней по данным мониторинга Росгидромета[16] за уровнями воды на водомерных постах (за последние пятнадцать лет), расположенных в зоне влияния суточного регулирования.

26. На участках внутренних водных путей со свободным течением воды за проектный уровень воды принимается условный низкий уровень воды с заданной обеспеченностью.

27. Гарантированные глубины судовых ходов на устьевых участках внутренних водных путей устанавливаются от нулевой отметки моря без учета ветровых сгонно-нагонных и приливно-отливных явлений.

28. На участках внутренних водных путей, исходя из средней интенсивности судоходства на участке внутреннего водного пути за навигацию предшествующего периода, устанавливаются следующие средства навигационного оборудования:

освещаемая обстановка;

светоотражающая обстановка;

неосвещаемая обстановка.

29. Освещаемые средства навигационного оборудования устанавливаются:

на участках внутренних водных путей, по которым в сутки проходит в обоих направлениях 10 и более судов (составов), в том числе 6 и более судов в темное время суток, и (или) осуществляется регулярное движение пассажирских судов, следующих по расписанию или по которым проходят маршруты перевозок пассажиров в темное время суток продолжительностью более чем 24 часа;

на участках внутренних водных путей (от устья до первого пункта погрузки (выгрузки) грузов), по которым обеспечивается завоз для муниципальных нужд, включенных в перечень товаров и услуг, централизованные поставки и оказание которых необходимы для обеспечения жизнедеятельности населения муниципальных образований, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

с ограниченными сроками завоза грузов (продукции).

30. Светоотражающая навигационная обстановка должна устанавливаться на участках внутренних водных путей, по которым в сутки проходит в обоих направлениях более 10 судов (составов), а в темное время суток проходит в обоих направлениях не более 5 судов (составов).

---

[16] Подпункт 5.4.5 пункта 5 Положения о Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 372 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 31, ст. 3262; 2008, № 22, ст. 2581).

31. Неосвещаемая навигационная обстановка должна устанавливаться на участках внутренних водных путей, по которым в сутки проходит в обоих направлениях менее 10 судов (составов).

32. Сроки работы средств навигационного оборудования на участках внутреннего водного пути (далее – навигационный период), а также на подходах к причалам общего пользования должны устанавливаться по среднестатистическим датам льдообразования и очищения внутренних водных путей ото льда за последние пятнадцать лет с учетом времени проведения траления судового хода и постановки всех плавучих средств навигационного оборудования.

Дата начала и окончания работы средств навигационного оборудования уточняется в соответствии с прогнозом погоды, организацию составления которого осуществляет Росгидромет[17].

На быстромелеющих реках сроки работы средств навигационной обстановки устанавливаются в соответствии с определенными за последние пятнадцать лет датами наступления минимальных меженных уровней воды, при которых фактические глубины на судовом ходу становятся менее осадки эксплуатируемых судов с учетом минимальных запасов по глубине.

33. Сроки работы судоходных гидротехнических сооружений устанавливаются с учетом сроков работы средств навигационного оборудования в бассейне внутренних водных путей, а также с учетом сроков работы СГТС.

III. Содержание судовых ходов

34. Содержание судовых ходов должно обеспечивать безопасность судоходства. Работы по содержанию судовых ходов осуществляют администрации в соответствии с установленной категорией внутренних водных путей:

на участках внутренних водных путей первой, второй и третьей категорий проводятся все виды путевых работ, работы по навигационно-гидрографическому обеспечению условий плавания судов;

на участках внутренних водных путей четвертой, пятой и шестой категорий проводятся тральные, дноочистительные, изыскательские работы, а также работы по навигационно-гидрографическому обеспечению условий плавания судов;

на участках внутренних водных путей седьмой категории проводятся изыскательские работы.

35. На внутренних водных путях для содержания судовых ходов администрации проводят путевые работы, в том числе дноуглубительные,

[17] Пункт 3 постановления Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2004 г. № 372 «О Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 31, ст. 3262; 2018, № 37, ст. 5763).

выправительные, тральные, дноочистительные, изыскательские и другие работы, проводимые на внутренних водных путях для содержания судовых ходов[18].

36. Путевые работы выполняет администрация соответствующего бассейна внутренних водных путей.

37. Дноуглубительные работы должны выполняться в целях углубления, расширения, создания, спрямления судовых ходов, корректировки местоположения судовых ходов со складированием извлекаемого грунта в русле реки и (или) на береговой полосе.

38. Для обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов в течение навигации проводятся дноуглубительные работы (далее – эксплуатационные дноуглубительные работы).

При создании нового судового хода дноуглубительные работы проводятся на основании проектов производства дноуглубительных работ (далее – капитальные дноуглубительные работы).

39. Эксплуатационные дноуглубительные работы проводятся на судоходных каналах, подходных каналах судоходных шлюзов, а также на тех участках судовых ходов, где в результате сезонных изменений реки глубина и (или) ширина на судовом ходу и (или) радиус закругления судового хода меньше гарантированных по результатам изыскательских работ.

40. Выправительные работы должны выполняться в целях возведения струенаправляющих и отклоняющих дамб[19], запруд, полузапруд, а также подводных сооружений, созданных в результате проведения дноуглубительных работ.

41. С целью обеспечения устойчивого местоположения судового хода, защиты берега от волновых воздействий при прохождении судов по судовому ходу возводятся струенаправляющие, отклоняющие сооружения, запруды, полузапруды, а также подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ (далее – выправительные сооружения).

42. На каждое выправительное сооружение администрации соответствующих бассейнов оформляют паспорт сооружения.

43. Администрация осуществляет систематическое наблюдение за техническим состоянием выправительных сооружений в течение навигации и ежегодно, после прохождения весеннего половодья, определяет их текущее состояние, эффективность действия сооружений, состав и объемы необходимых работ по их текущему и капитальному ремонту.

---

[18] Статья 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2019, № 31, ст. 4453).

[19] Приказ Ростехнадзора от 25 апреля 2016 г. № 159 «Об утверждении состава, формы представления сведений о гидротехническом сооружении, необходимых для формирования и ведения Российского регистра гидротехнических сооружений, и правил ее заполнения» (зарегистрирован Минюстом России 30 мая 2016 г., регистрационный № 42345).

44. Дноочистительные работы должны выполняться в целях очистки судового хода и примыкающей к нему части русла от предметов, представляющих опасность для судоходства.

45. На основании результатов траления и промеров глубин проводятся дноочистительные работы.

46. Тральные работы должны выполняться в целях проверки чистоты и габаритов судовых ходов, обнаружения подводных препятствий, представляющих опасность для судов и подлежащих ограждению и удалению.

47. Траление и промеры глубин на судовом ходу должны проводиться в соответствии с требованиями технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта[20].

48. Проверка чистоты (обнаружение подводных препятствий, представляющих опасность для судов и подлежащих ограждению и удалению) судовых ходов, подходов к причалам, подходных каналов судоходных шлюзов и камер шлюзов в донной части и в районе порога, участков в районе ворот и швартовых рымов, а также по всей полезной ширине и длине камер шлюза должна обеспечиваться путем их регулярного траления.

49. Администрации должны обеспечивать ежесуточное фиксирование данных о фактических габаритах судовых ходов и оперативное устранение выявленных отклонений от гарантированных.

50. Траление по всей ширине судового хода с запасом в обе стороны от кромок судового хода (далее – сплошное траление), за исключением плесовых участков, должно проводиться:

перед установкой средств навигационного оборудования;

после окончания ледохода на реках и каналах, где в начале навигации нет паводка;

после очищения судовых ходов ото льда – в озерной части водохранилищ;

после спада паводка и окончания ледохода на реках, в речной и озерно-речной частях водохранилищ, где есть паводок.

Сплошное траление не проводится после спада паводка и установления глубин, в 1,5 раза превышающих наибольшую осадку судов.

51. Между сплошными тралениями проводятся локальные тральные работы на всех перекатах, порогах, подходах к причалам и на участках, где имеется сильный размыв берегов, а также на участках, где происходит засорение судового хода такелажем, бревнами и другими предметами (далее – местное траление).

---

[20] Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4476; 2018, № 23, ст. 3295).

52. Дополнительно местное траление производится после окончания дноуглубительных и дноочистительных работ.

53. В случаях потери судами и (или) плавучими объектами якоря, лота, винта или другого предмета, представляющего угрозу для судоходства, а также в случае транспортного происшествия с судном или другим плавучим объектом на участке судового хода выполняется аварийное траление.

54. При не обнаружении утерянного на судовом ходу предмета, представляющего опасность для судоходства, аварийное траление проводится на гарантированную глубину:

на перекатах – в границах судового хода, обозначенных плавучими средствами навигационного оборудования;

на участках, где кромки судового хода не обозначены плавучими средствами навигационного оборудования или ограждена только одна кромка:

1) на судовых ходах с гарантированной глубиной 2,5 м и более – в полосе, равной тройной гарантированной ширине;

2) на судовых ходах с гарантированными глубинами от 1,5 до 2,5 метра – в полосе, равной двойной гарантированной ширине;

3) на судовых ходах с гарантированными глубинами от 0,7 до 1,5 метра – в полосе, равной полуторной гарантированной ширине;

4) на судовых ходах с гарантированными глубинами менее 0,7 м – в полосе, равной ширине судового хода.

55. Обнаруженное в процессе траления подводное препятствие должно извлекаться либо ограждаться соответствующими средствами навигационного оборудования для последующего извлечения после окончания траления.

56. При проведении изыскательских работ выполняются промеры глубин и съемка береговой полосы (далее – русловая съемка), геодезические и топографические работы, а также проводятся работы по изучению и анализу изменения гидрологического режима и русловых переформирований (далее – гидрологические работы).

57. Изыскательские работы выполняются администрациями в целях:

обследования состояния судового хода в начале навигации для выявления участков с габаритами, которые не соответствуют гарантированным, и определения очередности проведения путевых работ;

проектирования, планирования и определения объемов выполненных путевых работ, а также их эффективности (первичные, повторные и контрольные русловые съемки с промерами глубин);

создания и поддержания в исправном состоянии постоянной планово-высотной опорной сети (геодезические, топографические, гидрологические и гидрографические работы);

составления схем дноуглубительных прорезей, планов выправительных сооружений, детальных планов перекатов, продольных профилей свободной поверхности воды, схем судовых ходов, альбомов планов участков водных путей и карт внутренних водных путей (полевые и камеральные работы).

58. Состав, объемы и периодичность изыскательских работ на внутренних водных путях должны обеспечивать безопасность судоходства и выявлять необходимость проведения и объемы других видов путевых работ.

59. Русловые съемки проводятся администрациями:

после прохождения весеннего паводка (первичная русловая съемка);

после проведения дноуглубительных или выправительных работ (контрольная русловая съемка);

при изменении положения судового хода или его части, а также при необходимости дополнительного контроля устойчивости судового хода (повторная русловая съемка).

60. В состав гидрологических работ входят:

наблюдение за колебаниями уровней воды с обустройством гидрологических (водомерных) постов;

наблюдение за направлением струй и скоростями течения;

определение расходов воды;

изучение гранулометрического состава русловых наносов;

определение уклонов водной поверхности;

определение стоков руслоформирующих наносов и отложений.

61. На участках судовых ходов, где ограничены гарантированные габариты судовых ходов, для обеспечения контроля за фактическими глубинами администрациями устанавливаются временные уровенные посты.

Показания фактических уровней воды по временным уровенным постам снимаются ежесуточно в восемь часов утра местного времени, начиная с даты очищения судового хода ото льда до наступления ледостава, а также в начале и конце промеров глубин, и при выполнении гидрологических исследований. В периоды резкого снижения или подъема уровней воды на судовых ходах (более 0,1 м в сутки) фактические уровни воды определяются не менее трех раз в сутки через одинаковые интервалы времени.

62. Рекомендуемый состав выполняемых на внутренних водных путях изыскательских работ приведен в приложении к настоящему приказу.

IV. Навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов

63. Навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов

включает комплекс мероприятий по обеспечению внутренних водных путей навигационной обстановкой, включающих в себя оборудование внутренних водных путей аппаратурой систем навигации и связи, средствами навигационного оборудования, световыми и звуковыми сигнальными средствами, а также по обеспечению судов информацией о навигационных и гидрометеорологических условиях плавания судов[21].

64. Обозначение на местности судовых ходов береговыми и плавучими средствами навигационного оборудования, обеспечение бесперебойной работы и контроль их состояния осуществляют администрации.

65. Владельцы сооружений на внутренних водных путях обязаны за свой счет устанавливать навигационные огни и знаки, другое оборудование и обеспечивать их действие в целях безопасности судоходства в соответствии с обязательными требованиями, установленными в соответствии с законодательством Российской Федерации, по согласованию с администрациями[22].

66. Навигационная обстановка внутренних водных путей должна обеспечивать безопасное и беспрепятственное плавание судов и сохранность гидротехнических сооружений[23].

67. При строительстве, реконструкции, ремонте, добыче общераспространенных полезных ископаемых и выполнении других работ на внутренних водных путях должны быть установлены средства навигационного оборудования, обеспечивающие безопасные условия плавания судов[24].

68. Содержание средств навигационного оборудования включает:

постановку и снятие средств навигационного оборудования на судовых ходах, подходах к портам общего пользования, рейдах портов общего пользования в сроки, предусмотренные пунктом 33 настоящих Правил;

обслуживание, ремонт, хранение и обеспечение бесперебойного действия береговых и плавучих средств навигационного оборудования;

контроль за функционированием и состоянием береговых и плавучих средств навигационного оборудования, в том числе с использованием дистанционного мониторинга, осуществляемого в режиме реального времени;

---

[21] Статья 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2019, № 31, ст. 4453).

[22] Пункт 2 статьи 9 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2012, № 31, ст. 4320).

[23] Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4476; 2018, № 23, ст. 3295).

[24] Приказ Минтранса России от 19 января 2018 г. № 19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям» (зарегистрирован Минюстом России 7 марта 2018 г., регистрационный № 50283) с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 11 февраля 2019 г. № 50 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2019 г., регистрационный № 54757).

рубку (очистку) произрастающих на береговой полосе деревьев и кустарников, скашивание растительности для обеспечения видимости средств навигационного оборудования, расположенных на берегу.

69. Местоположение средств навигационного оборудования на каждый участок внутренних водных путей ежегодно, до начала навигационного периода, устанавливается (корректируется) администрациями соответствующего бассейна.

Информация о местоположении средств навигационного оборудования и о ее изменении размещается на официальных сайтах администраций в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а также в электронных навигационных картах.

70. Местоположение средств навигационного оборудования в соответствии с категорией внутреннего водного пути должно обеспечить возможность безопасного, непрерывного и беспрепятственного движения судов на всем протяжении водного пути в течение всего навигационного периода.

71. Местоположение средств навигационного оборудования должно корректироваться в случае изменения положения судового хода и (или) изменения уровня воды.

Местоположение средств навигационного оборудования корректируется на основании промеров глубин.

72. В случае наступления раннего льдообразования датой окончания работы средств навигационного оборудования является дата фактического начала снятия плавучих средств навигационного оборудования.

73. В случае снижения уровня воды и невозможности обеспечить гарантированную ширину судового хода при установленной глубине, администрация соответствующего бассейна, по согласованию с Росморречфлотом[25], осуществляет перестановку средств навигационного оборудования для сужения судового хода и обеспечения одностороннего движения судов.

74. Информация о навигационных и гидрометеорологических условиях плавания судов размещается в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на официальном сайте администрации, а также посредством ежедневной передачи сообщений с использованием системы диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации[26].

V. Содержание судоходных гидротехнических сооружений

[25] Пункт 2 статьи 7 и пункт 1 статьи 8 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2016, № 11, № 27, ст. 4300).

[26] Приказ Минтранса России от 1 марта 2010 г. № 47 «Об утверждении Порядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 26 апреля 2010 г., регистрационный № 17010).

75. Содержание СГТС включает мероприятия по эксплуатации, текущему и капитальному ремонту, консервации и ликвидации, техническому обслуживанию и контролю (мониторингу) за показателями состояния СГТС в процессе эксплуатации, страхованию гражданской ответственности[27], декларированию безопасности СГТС[28].

76. Эксплуатирующие организации обязаны обеспечивать соблюдение обязательных требований при строительстве, капитальном ремонте, эксплуатации, реконструкции, консервации и ликвидации гидротехнических сооружений, а также их техническое обслуживание, эксплуатационный контроль и текущий ремонт[29].

77. Эксплуатирующая организация обеспечивает непрерывность эксплуатации гидротехнических сооружений.

78. Эксплуатирующие организации обязаны создать финансовые и материальные резервы, предназначенные для ликвидации аварии гидротехнического сооружения[30].

79. Эксплуатирующие организации обеспечивают разработку и корректировку правил эксплуатации СГТС и их согласование с Ространснадзором, а также контроль технического состояния СГТС, природных и техногенных воздействий и на основании полученных данных осуществлять оценку безопасности гидротехнического сооружения, в том числе регулярную оценку безопасности гидротехнического сооружения и анализ причин ее снижения с учетом работы гидротехнического сооружения в каскаде, вредных природных и техногенных воздействий, результатов хозяйственной и иной деятельности, в том числе деятельности, связанной со строительством и с эксплуатацией объектов на водных объектах и на прилегающих к ним территориях ниже и выше гидротехнического сооружения[31].

80. Эксплуатирующие организации организовывают эксплуатацию гидротехнического сооружения в соответствии с правилами эксплуатации гидротехнического сооружения и обеспечивают соответствующую нормам и правилам квалификацию работников эксплуатирующей организации[32].

81. Эксплуатирующие организации заключают договоры обязательного страхования гражданской ответственности владельца гидротехнического сооружения (опасного объекта) за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте[33].

[27, 28, 29] Статьи 9 и 10 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 30, ст. 3589; 2016, № 27, ст. 4188; 2018; № 31, ст. 4860).

[30] Постановление Правительства Российской Федерации от 10 ноября 1996 г. № 1340 «О Порядке создания и использования резервов материальных ресурсов для ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 47, ст. 5334).

[31] Статья 9 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 30, ст. 3589; 2018, № 31, ст. 4860).

[32] Статья 9 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 30, ст. 3589; 2018, № 31, ст. 4860).

[33] Статья 9 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 30, ст. 3589; 2018, № 31, ст. 4860).

82. Обязательное страхование гражданской ответственности владельца гидротехнического сооружения (опасного объекта) за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте[34].

83. Эксплуатирующие организации при эксплуатации СГТС обеспечивают:

безопасный пропуск судов через судопропускные сооружения, выработку электрической энергии, перекачку воды, обводнение русел рек;

установленные габариты судоходных каналов, регулирование уровней воды на внутренних водных путях в бьефах выше и ниже СГТС[35];

техническое обслуживание сооружений и их отдельных конструкций и элементов с целью поддержания сооружения в исправном (работоспособном) состоянии без вывода из эксплуатации;

выполнение ремонтных работ по восстановлению исправности (работоспособности) сооружения и оборудования;

проведение обследований судоходного гидротехнического сооружения;

безопасность СГТС, в том числе оценку безопасности гидротехнического сооружения и анализ причин ее снижения с учетом работы гидротехнического сооружения в каскаде, вредных природных и техногенных воздействий, результатов хозяйственной и иной деятельности; разработку и уточнение критериев безопасности гидротехнического сооружения; декларирование безопасности; разработку и реализацию мер по обеспечению работоспособного и технически исправного состояния СГТС и их безопасности, а также по предотвращению аварии СГТС;

контроль (мониторинг) показателей состояния СГТС, природных и техногенных воздействий;

поддержание готовности к использованию локальных систем оповещения о чрезвычайных ситуациях на гидротехнических сооружениях.

84. Судоходные гидротехнические сооружения и их оборудование должны соответствовать проектной документации.

Внесение в конструкцию СГТС и его оборудование изменений параметров по сравнению с установленными в проекте на строительство (реконструкцию) данного СГТС допускается по согласованию с разработчиком проектной документации и Росморречфлотом.

85. По каждому эксплуатируемому СГТС должна иметься техническая и эксплуатационная документация, утвержденная эксплуатирующей организацией,

---

[34] Статья 15 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 30, ст. 3589; 2010, № 31, ст. 4195).

[35] Статья 9 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2016, № 27, ст. 4300).

содержащая его проектные и фактические параметры, изменения, внесенные в конструкции и условия работы.

86. На каждом СГТС должен иметься план мероприятий, выполняемых при возникновении на сооружениях аварийных ситуаций, документация по их предотвращению и инструкции по их ликвидации.

87. Спасательные средства, противоаварийные и водоотливные устройства должны быть в исправном состоянии и находиться в состоянии готовности к действию.

88. Для обеспечения работы СГТС эксплуатирующие организации выполняют их обслуживание в течение всего срока эксплуатации СГТС (далее – техническое обслуживание).

89. При техническом обслуживании выполняются:

систематический контроль и мониторинг состояния СГТС и их оборудования;

работы по поддержанию исправности и работоспособности оборудования (механизмов). При осуществлении технического обслуживания сооружение должно находиться в рабочем состоянии и его оборудование в любое время может быть приведено в действие.

90. По результатам технического обслуживания эксплуатирующие организации определяют сооружения и их оборудование, по которым необходимо проведение ремонта.

91. Контроль и мониторинг СГТС, металлоконструкций ворот и затворов, механического оборудования и электрооборудования проводятся в обязательном порядке с определением количественных и качественных показателей состояния гидротехнических сооружений, условий их эксплуатации, соответствия этих показателей и условий критериям безопасности гидротехнических сооружений[36].

92. Контроль и мониторинг должны обеспечивать выявление дефектов, повреждений, износов и других отклонений от нормы в техническом состоянии сооружения, его конструкций и оборудования, которые могут повлечь за собой аварийную ситуацию.

93. Эксплуатирующая организация обеспечивает контроль (мониторинг) технического состояния объектов, конструкций и оборудования (аппаратуры) СГТС, природных и техногенных воздействий и на основании полученных данных осуществляет оценку безопасности СГТС и анализ причин ее снижения с учетом работы гидротехнического сооружения в каскаде, вредных природных и техногенных воздействий, результатов хозяйственной и иной деятельности, в том числе деятельности, связанной со строительством и с эксплуатацией объектов

---

[36] Постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 1998 г. № 490 «О порядке формирования и ведения Российского регистра гидротехнических сооружений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 22, ст. 2462; 2015, № 52, ст. 7603).

на водных объектах и на прилегающих к ним территориях ниже и выше гидротехнического сооружения[37].

94. Эксплуатирующие организации обязаны развивать системы контроля состояния гидротехнического сооружения[38].

95. Противоаварийные устройства, водоотливные и спасательные средства должны быть исправными и постоянно находиться в состоянии готовности к действию.

96. Наблюдения и исследования за состоянием гидротехнических сооружений, металлоконструкций ворот и затворов, механического оборудования и электрооборудования, системы управления на базе программно-вычислительных средств, охранных систем выполняются визуально и инструментально с фиксированием данных и анализом динамики их изменения во времени, начиная с даты приемки в эксплуатацию после строительства, реконструкции и капитального ремонта, замены конструкций, оборудования.

97. В процессе эксплуатации эксплуатирующие организации выполняют работы по устранению дефектов, в том числе замене отдельных конструкций, а также предохранению отдельных частей сооружений и их оборудования от износов (далее – текущий ремонт), а также работы, в результате которых производится замена изношенных конструкций и деталей или замена их более прочными и экономичными, улучшающими технико-эксплуатационные качества ремонтируемых объектов, повышающими прочность и увеличивающими долговечность отдельных конструкций и сооружений в целом, за исключением полной замены основных конструкций, срок службы которых в данном объекте является наибольшим (каменные и бетонные фундаменты сооружений и зданий, все виды стен зданий и другие конструкции) (далее – капитальный ремонт).

98. Состав, объем и сроки текущего ремонта и капитального ремонта определяются по результатам контроля и мониторинга, результатам осмотров, мероприятий по охране и безопасности труда, предписаний надзорных органов, а также мероприятиями по улучшению технического состояния и обеспечению безопасности СГТС по конкретным объектам, предусмотренным государственными программами.

99. Работы по текущему ремонту выполняются в течение календарного года.

100. Работы по ремонту сооружений, оборудования и других элементов СГТС, непосредственно, связанных с пропуском судов и безопасностью судоходства, должны быть выполнены до начала навигационного периода.

101. Работы, требующие вывода основного оборудования СГТС из эксплуатации на срок не более 3 (трех) часов, проводятся в перерывах между

---

[37], [38] Статья 9 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 30, ст. 3589; 2018, № 31, ст. 4860).

пропуском судов.

102. Ремонт поврежденного в результате транспортных происшествий оборудования и частей сооружений, следует проводить в навигационный период. Если полное устранение повреждений, в навигационный период невозможно, то ремонт должен быть выполнен в объеме, позволяющем эксплуатировать сооружение и оборудование до конца навигации.

103. Капитальный ремонт СГТС проводится на основании проектно-сметной документации за исключением случаев ликвидации аварийного повреждения элементов сооружений, вызвавших угрозу прорыва напорного фронта, прекращение пропуска судов.

104. Работы по капитальному ремонту проводятся в течение календарного года за исключением работ на сооружениях и (или) оборудовании обеспечивающих пропуск судов.

105. Консервация и ликвидация судоходного гидротехнического сооружения осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации[39].

Консервация и ликвидация гидротехнического сооружения считаются завершенными после обследования гидротехнического сооружения и территории этого гидротехнического сооружения комиссией, формируемой в порядке, установленном Правительством Российской Федерации[40].

106. Комплекс работ и мероприятий по консервации и ликвидации определяется проектной документацией и декларацией безопасности, разработанной для проведения консервации или ликвидации СГТС.

---

[39] Постановление Правительства Российской Федерации от 20 октября 2014 г. № 1081 «Об утверждении Правил консервации и ликвидации гидротехнического сооружения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 43, ст. 5916; 2018, № 10, ст. 1514).

[40] Статья 12.1. Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 30, ст. 3589; 2013, № 52, ст. 7010).

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Правилам содержания судовых ходов
и судоходных гидротехнических
сооружений
(п. 62)
Рекомендуемый образец

Состав выполняемых на внутренних водных путях изыскательских работ

Вид работ	Категории внутренних водных путей						
	1	2	3	4	5	6	7
1. Создание съемочного обоснования для выполнения русловых съемок и гидрологических изысканий	да	да	да	да	да	да	да
2. Обследование состояния судового хода с начала навигации для выявления наиболее затруднительных участков	да	да	да	да	да	да	да
3. Определение очередности проведения путевых работ	да	да	да	нет	нет	нет	нет
4. Выполнение первичных, повторных и контрольных русловых съемок, необходимых для проектирования и планирования путевых работ, определения их эффективности	да	да	да	выполнение первичных съемок			
5. Трассирование дноуглубительных прорезей, вынос их в натуру, вынос в натуру проектов выправительных сооружений	да	да	да	нет	нет	нет	нет
6. Составление укрупненных планов прорезей и подсчет объемов дноуглубительных работ	да	да	да	нет	нет	нет	нет
7. Составление карт внутренних водных путей и схем судовых ходов	да	да	да	да	да	да	да
8. Составление детальных планов перекатов	да	да	да	да	да	да	да
9. Составление альбомов планов участков внутренних водных путей	да	да	да	да	да	да	да

Вид работ	Категории внутренних водных путей						
	1	2	3	4	5	6	7
10. Наблюдения за колебаниями уровней воды с устройством временных гидрологических постов	да	да	да	да	да	да	да
11. Наблюдения за направлением струй и скоростями течения	да	да	да	да	да	да	да
12. Определение расходов воды	да	да	да	да	да	да	да
13. Изучение гранулометрического состава русловых наносов	да	да	да	да	да	да	да
14. Определение уклонов водной поверхности на участках со свободным течением воды	да	да	да	да	да	да	да

gost.e-ecolog.ru