МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

26 октября 2017 г. Москва № 463

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 50497
от "23" марта 2018.

Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним

В соответствии со статьей 13 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261 - ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5557; 2008, № 29 (ч. 1), ст. 3418, № 30 (ч. 2), ст. 3616; 2009, № 52 (ч. 1), ст. 6427; 2010, № 19, ст. 2291, № 48, ст. 6246; 2011, № 1, ст. 3, № 13, ст. 1688, № 17, ст. 2313, № 30 (ч. 1), ст. 4590, 4594; 2012, № 26, ст. 3446; 2013, № 27, ст. 3477, № 30 (ч. 1), ст. 4058; 2014, № 45, ст. 6153, № 49 (ч. 6), ст. 6928; 2015, № 1 (ч. 1), ст. 52, № 29 (ч. 1), ст. 4339; 2016, № 27 (ч. 1), ст. 4215, № 27 (ч. 2), ст. 4282)* п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним.

2. Признать утратившими силу приказы Министерства транспорта Российской Федерации:

от 20 августа 2009 г. № 140 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» (зарегистрирован Минюстом России 24 сентября 2009 г., регистрационный № 14863);

от 22 марта 2010 г. № 69 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2009 г. № 140» (зарегистрирован Минюстом России 29 апреля 2010 г., регистрационный № 17054).

Министр М.Ю. Соколов

*) 2017, № 27, ст. 3945, № 30, ст. 4457; 2018, № 1 ст. 34, ст.44.

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 26.10.2017 № 463

ОБЩИЕ ПРАВИЛА
плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним

I. Общие положения

1. Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (далее – Общие правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон о морских портах), Федеральным законом от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»[1] (далее – КТМ) и Федеральным законом от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»[2].

2. Настоящие Общие правила содержат правила плавания судов и управления движением судов в акваториях морских портов и на подходах к ним, в том числе в зонах действия систем управления движением судов; правила захода судов в морские порты и выхода судов из морских портов; правила стоянки судов в морских портах и на подходах к ним; правила обеспечения безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений; правила обеспечения экологической безопасности, включающие установление видов отходов с судов, подлежащих сбору в морском порту, правила обеспечения соблюдения карантина в морских портах; правила выполнения маневров, связанных с прохождением судов относительно морских дноуглубительных судов при встречном плавании; правила ледокольной проводки судов[3].

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 18, ст. 2207; 2001, № 22, ст. 2125; 2003, № 27, ст. 2700; 2004, № 15, ст. 1519, № 45, ст. 4377; 2005, № 52, ст. 5581; 2006, № 50, ст. 5279; 2007, № 46, ст. 5557, № 50, ст. 6246; 2008, № 29, ст. 3418, № 30, ст. 3616, № 49, ст. 5748; 2009, № 1, ст. 30, № 29, ст. 3625; 2010, № 27, ст. 3425, № 48, ст. 6246; 2011, № 23, ст. 3253, № 25, ст. 3534, № 30, ст. 4590, 4596, № 45, ст. 6335, № 48, ст. 6728; 2012, № 18, ст. 2128, № 25, ст. 3268, № 31, ст. 4321; 2013, № 30, ст. 4058; 2014, № 6, ст. 566, № 42, ст. 5615, № 48, ст. 6659; 2015, № 1, ст.89, № 13, ст. 1810, № 29, ст.4339, 4356; 2016, № 27, ст. 4186, ст. 4215; 2017, № 7, ст. 1029, № 27, ст. 3945, № 30, ст. 4457, № 52, ст. 7923; 2018, № 1, ст. 44.

[2] Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3833; 2004, № 35, ст. 3607; 2008, № 49, ст. 5748; 2009, № 52, ст. 6440; 2012, № 53, ст. 7612; 2013, № 19, ст. 2314, № 23, ст. 2868; 2014, № 6, ст. 566, № 52, ст. 7557; 2015, № 29, ст. 4339, ст. 4347; 2016, № 27, ст. 4186; 2017, № 30, ст. 4457.

[3] Статья 13 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Настоящие Общие правила обязательны для исполнения судами в соответствии с их определением в КТМ, независимо от их флага и прав на них, а также физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в морских портах и на подходах к ним.

Требования главы III настоящих Общих правил не распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы[4].

3. В каждом морском порту с учетом географических, гидрометеорологических, технологических и навигационных особенностей морского порта в порядке, установленном Законом о морских портах[5], и с учетом настоящих Общих правил Минтрансом России разрабатываются и утверждаются обязательные постановления в морских портах (далее – обязательные постановления).

4. В случае, если военно-морская база или пункт базирования военных кораблей имеет смежную с морским портом акваторию, порядок захода в морской порт и выхода из морского порта всех судов Российской Федерации, иностранных судов, иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, устанавливается старшим морским начальником по согласованию с капитаном морского порта, должностным лицом пограничного органа федеральной службы безопасности и должностным лицом таможенного органа[6]. В этом случае обязательные постановления в морском порту подлежат согласованию с Минобороны России и с ФСБ России соответственно.

В случае если пункт базирования судов, используемых в целях транспортного обслуживания и (или) обеспечения безопасности объектов государственной охраны, имеет смежные акватории с морским портом, обязательные постановления в морском порту согласовываются с ФСО России.

При наличии в акватории морского порта рыболовных участков обязательные постановления подлежат согласованию с Минсельхозом России.

5. При плавании и стоянке судов в акваториях морских портов и на подходах к ним должны соблюдаться требования, предусмотренные международными договорами и законодательством Российской Федерации в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания и защиты окружающей среды от загрязнения с судов.

---

[4] Пункт 2 статьи 3 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации».

[5] Статья 14 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

[6] Часть 2 статьи 7 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

II. Правила плавания судов и управления движением судов в акваториях морских портов и на подходах к ним, в том числе в зонах действия систем управления движением судов

6. При плавании в акватории морского порта и на подходах к нему суда должны следовать по установленным схемам разделения движения судов, естественным или искусственным каналам, руслам рек, иным путям движения судов, оснащенным средствами навигационного оборудования (далее - фарватер), а также другим судоходным путям.

Маломерные, прогулочные и спортивные парусные суда не должны затруднять движение иных типов судов, по возможности следуя вне установленных в акватории морского порта и на подходах к нему фарватеров.

7. Суда при плавании на подходах к морскому порту, где установлены схемы разделения движения судов, должны следовать требованиям правила 10 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года (далее – МППСС-72)[7], если указанные требования не противоречат иным правилам плавания в морских портах и на подходах к ним, установленным обязательными постановлениями.

8. При расхождении с другими судами:

судно, входящее в морской порт, уступает дорогу судну, выходящему из морского порта;

судно, входящее на фарватер, уступает дорогу судну, следующему по фарватеру;

судно, следующее по речному фарватеру против течения, уступает дорогу судну, следующему по этому фарватеру по течению;

судно, входящее из бокового фарватера на главный фарватер, уступает дорогу судну, следующему по главному фарватеру;

судно, пересекающее фарватер, уступает дорогу судну, следующему по фарватеру.

9. В зависимости от особенностей морского порта в обязательных постановлениях могут быть указаны иные правила расхождения судов, чем установленные пунктом 8 настоящих Общих правил[8].

10. Если одно из расходящихся судов ограничено в возможности маневрировать, лишено возможности управляться и несет огни (знаки) в соответствии с правилом 27 МППСС-72 или стеснено своей осадкой и несет огни (знаки) в соответствии с правилом 28 МППСС-72, то вместо правил, установленных пунктом 8 настоящих Общих правил, или правил, устанавливаемых

---

[7] Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII.-М., 1979. С. 435-461. Конвенция вступила в силу для СССР 15 июля 1977 г., документ о присоединении СССР к Конвенции с оговорками сдан на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации 9 ноября 1973 г., (Официальный интернет-портал правовой информации gost.e-ecolog.ru |6, № 0001201611240015 с поправками, вступившими в силу, gost.e-ecolog.ru |6, № 0001201611240023, № 0001201611240022, № 0001201611240021, № 0001201611240020, № 0001201611240018).

[8] Подпункт 3 пункта 4 статьи 14 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

в соответствии с пунктом 9 настоящих Общих правил, применяется правило 18 МППСС-72.

11. При приближении с противоположных направлений двух судов к узкому месту, повороту или месту перехода со створа на створ, если одновременное прохождение судами таких мест невозможно или опасно, судно, обязанное уступить дорогу другому судну, должно дать возможность судну, имеющему приоритет согласно пункту 8 настоящих Общих правил и/или правилу 18 МППСС-72, завершить маневр, держась на безопасном расстоянии.

12. Ограничения по скорости движения судов в акватории морского порта и на подходах к нему устанавливаются с учетом особенностей акватории морского порта, портовых гидротехнических сооружений, расположения на причалах кранов и иных средств для обеспечения погрузки/выгрузки грузов, оснащенности средствами навигационного оборудования, интенсивности движения, а также типов и размерений судов и указываются в обязательных постановлениях[9)].

13. Независимо от ограничений по скорости движения судов во избежание развития опасного волнения и снижения риска гидродинамического «присасывания» судов, судно должно заблаговременно уменьшить свою скорость до минимально возможной, позволяющей безопасно управлять судном, в случаях:

расхождения с буксирными караванами;

прохода вблизи работающих кранов, экскаваторов, дебаркадеров, пристаней, доков, ошвартованных у причала судов;

прохода мест проведения подводных, гидротехнических и других специальных работ или обхода дноуглубительных судов;

прохода мимо плотов и шлюпок с людьми, работающими у причала либо у борта судна;

прохода мимо судов, занятых бункеровочными операциями или перегрузкой с судна на судно.

14. Судам с динамическим принципом поддержания, в том числе судам на воздушной подушке и экранопланам, движение по фарватерам при видимости пять кабельтовых и менее разрешается только в водоизмещающем положении.

15. Постановка судна на якорь на фарватере не допускается, за исключением:

угрозы явной опасности при дальнейшем движении судна;

вынужденной остановки судна вследствие технических повреждений;

закрытия прохода другими судами.

Капитан судна, вынужденного встать на якорь на фарватере, должен немедленно сообщить об этом капитану морского порта. В сообщении должно быть указано наименование судна, время, место и причины постановки судна на якорь, а также сведения о помехах для движения судов в районе постановки на якорь.

16. В случае, если судно в акватории морского порта село на мель либо потеряло якорь, либо обнаружило объекты, представляющие опасность для судна и

[9)] Подпункт 3 пункта 4 статьи 14 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

(или) судоходства в акватории морского порта, капитан судна должен немедленно сообщить об этом капитану морского порта с указанием координат местонахождения судна, севшего на мель, места потери якоря либо объекта, представляющего опасность для судна и (или) судоходства.

17. В целях выполнения маневров судами или иными плавучими объектами в акватории морского порта и на подходах к нему, в том числе для производства швартовных операций, входа судов или иных плавучих объектов в морской порт либо выхода их из морского порта, применяется операция по оказанию помощи одним судном (судами) другому судну (другим судам) при его (их) передвижении, маневрировании или осуществлении швартовных операций с использованием буксирных тросов, других буксирных устройств, лагом или способом толкания (далее – буксировка).

18. Буксировка в акватории морского порта и на подходах к нему, за исключением швартовых операций, производится с разрешения капитана морского порта на основании проверки документов, подтверждающих безопасность буксировки в соответствии с приложением № 3 к настоящим Общим правилам.

19. В акватории морского порта и на подходах к нему не допускается буксировка:

лагом судов, груженных нефтью и нефтепродуктами наливом;

одним буксиром одновременно нескольких судов, груженных нефтью или нефтепродуктами наливом, за исключением случаев, когда они являются частью одного толкаемого жестко сочлененного состава, состоящего из двух несамоходных судов и одного буксира-толкача;

самоходного судна с ошвартованными у его борта плавучими объектами.

20. При движении в акватории морского порта и на подходах к нему суда должны быть готовы к немедленному выполнению маневров либо немедленной отдаче якоря.

21. В акватории морского порта и на подходах к нему плавание судов при видимости менее пяти кабельтовых допускается при обязательном использовании радиолокационных станций.

22. Водолазные работы в акватории морского порта и на подходах к нему производятся с разрешения капитана морского порта. Судно, занятое водолазными работами, должно нести огни и знаки в соответствии с правилом 27 (е) МППСС-72.

23. Любое судно при подходе к месту проведения водолазных работ обязано следовать с особой осторожностью и заблаговременно уменьшить скорость до минимально возможной, позволяющей безопасно управлять судном. Отдавать якоря разрешается на безопасном расстоянии от места проведения водолазных работ.

24. Суда, стоящие вблизи аварийного судна или проходящие мимо него, обязаны оказать помощь по спасению людей.

25. Управление движением судов в акватории морского порта и на подходах к нему осуществляется с использованием системы управления движением судов (далее – СУДС) или службы контроля судоходства и управления

судоходством (далее – СКУС)[10], действующей в морском порту, где отсутствует СУДС, или на участке акватории морского порта вне зоны действия СУДС.

СУДС могут объединяться в региональные СУДС (далее — РСУДС) в целях обеспечения мониторинга движения судов между морскими портами.

26. СУДС выполняет в своей зоне действия следующие функции:

контроль движения судов и положения судов на якорных стоянках и выносных причальных устройствах;

передача судам информации;

организация и регулирование движения судов;

оказание помощи в судовождении;

обнаружение и опознавание судов при входе в зону действия СУДС, установление связи с ними, получение данных о судах.

СКУС выполняет в акватории морского порта следующие функции:

установление связи с судами на подходах к акватории морского порта, получение данных о судах;

мониторинг движения судов и расстановки судов на якорных стоянках и у причальных сооружений;

обеспечение разрешительного режима движения;

передача судам информации.

Функции СУДС и СКУС выполняются в отношении всех судов, за исключением маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов, по запросу которых СУДС оказывает помощь в судовождении в пределах возможностей технических средств. СУДС, участвующие в РСУДС, должны обеспечивать информационное взаимодействие в части мониторинга судов, осуществляющих движение между морскими портами.

27. СУДС осуществляет контроль движения судов и положения судов на якорных стоянках и выносных причальных устройствах в целях своевременного выявления и предотвращения опасных навигационных ситуаций и нарушений правил плавания.

СУДС передает на контролируемые суда информацию об изменениях судоходной обстановки, предупреждения о развитии опасных навигационных ситуаций и нарушении правил плавания и рекомендации в отношении дальнейших действий.

СУДС информирует капитана морского порта о выявленных опасных навигационных ситуациях или нарушениях правил плавания.

28. СКУС осуществляет мониторинг движения судов и расстановки судов на якорных стоянках и у причальных сооружений, используя средства радиосвязи с судами и возможности других технических средств, имеющихся в распоряжении СКУС.

---

[10] Пункт 1 статьи 15 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Приказ Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 226 «Об утверждении Требований к радиолокационным системам управления движением судов, объектам инфраструктуры морского порта, необходимым для функционирования Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, объектам и средствам автоматической информационной системы, службе контроля судоходства и управления судоходством» (зарегистрирован Минюстом России 28 октября 2015 г., регистрационный № 39517).

29. СУДС передает судам информацию при входе судна в зону действия СУДС, при начале движения судна в зоне действия СУДС, при изменении обстановки по маршруту движения судна по запросу судна по объявленному расписанию или по мере необходимости.

СКУС передает судам информацию при входе судна в акваторию морского порта, при начале движения судна в акватории морского порта по запросу судна или по мере необходимости.

Передаваемая судам информация должна включать полностью или частично в соответствии с ее назначением сведения о:

судоходной обстановке и ее изменениях;

факторах, затрудняющих движение судов (при наличии);

гидрометеорологической обстановке;

состоянии средств навигационного оборудования;

изменениях в режиме движения судов;

установленном в морском порту или на морских терминалах уровне охраны.

В зависимости от особенностей морского порта передаваемая судам информация может включать дополнительные сведения для обеспечения безопасного плавания и стоянки судов в морском порту и на подходах к нему.

30. Организация движения судов в зоне действия СУДС осуществляется с учетом особенностей морского порта на основании суточного графика расстановки и движения судов в морском порту и включает:

выдачу разрешений на движение судов и расстановку судов в зоне действия СУДС;

планирование движения судов;

использование обязательных докладов судов о начале, окончании движения и прохождении регламентированных маршрутных точек;

использование маршрутов и приоритетных направлений движения судов;

использование одностороннего движения судов по фарватерам;

установление скорости и интервалов движения судов.

31. Суточный график расстановки и движения судов в морском порту ежедневно составляется на основании информации о заходе судна в морской порт и выходе судов из морского порта, передаваемой в соответствии с главой III настоящих Общих правил, с учетом сообщений операторов морских терминалов (причалов) о неготовности морских терминалов (причалов) к швартовке судов по причинам, указанным в пункте 94 настоящих Общих правил, утверждается капитаном морского порта, и доводится до сведения мореплавателей и служб морского порта, в том числе путем размещения на официальном сайте администрации морских портов.

32. На основании суточного графика расстановки и движения судов с учетом возможных изменений во времени подхода судов или начала их движения, а также гидрометеорологической обстановки СУДС или СКУС обеспечивает движение в первоочередном порядке судов, терпящих аварию или бедствие, имеющих на борту больных или следующих для оказания помощи, кораблей и судов Военно-Морского Флота и пограничных органов, судов, прибывающих по приглашению Правительства Российской Федерации, пассажирских судов, судов с опасными

грузами, судов, осуществляющих доставку скоропортящихся грузов и живых животных, судов, работающих на регулярных линиях, зарегистрированных в установленном порядке[11].

33. Регулирование движения судов осуществляется СУДС посредством передачи судам обязательных для исполнения указаний в отношении:

очередности и времени начала движения;

маршрута, интервала и скорости движения;

порядка прохождения судами фарватеров и их пересечений;

запрета на дальнейшее движение;

мест якорной стоянки или укрытий.

СКУС обеспечивает разрешительный режим движения в акватории морского порта, выдавая судам разрешения на вход в акваторию морского порта и выход из нее, на постановку судов на якорь или к причалу, а также на любое движение или перемещение судов в акватории морского порта.

34. Помощь в судовождении оказывается СУДС по запросу судна или по решению СУДС в сложных гидрометеорологических условиях при отсутствии на судне или неисправности технических средств, обеспечивающих безопасное движение судна.

35. При оказании помощи в судовождении СУДС регулярно передает на судно информацию:

о положении судна по отношению к навигационному ориентиру, фарватеру и путевым точкам;

о навигационных опасностях вблизи судна и на пути его следования;

о положении и движении других судов, а также рекомендации по дальнейшему движению судна.

36. Порядок оказания помощи в судовождении, включая интервал передачи информации, согласовывается между СУДС и судном. Судно уведомляется СУДС о начале и окончании помощи в судовождении, подтверждает получение информации и рекомендаций СУДС, а также сообщает СУДС о предпринимаемых действиях.

37. При ограниченной видимости, указываемой в обязательных постановлениях, СУДС осуществляет в акватории морского порта обязательное оказание помощи в судовождении для судов с опасными грузами, пассажирских судов и судов, имеющих неисправности технических средств и другие ограничения, влияющие на безопасность плавания.

38. Сообщения, направляемые СУДС на суда, должны предваряться словом, указывающим на характер сообщения (информация, предупреждение, рекомендация, указание). Рекомендации и указания СУДС должны быть ориентированы на конечный результат (местоположение или скорость и направление движения судна).

39. Выбор способа управления судном при выполнении рекомендаций и указаний СУДС остается за капитаном судна. В случае если капитан судна считает

---

[11] Приказ Минтранса России от 13 марта 2017 г. № 93 «Об утверждении Положения о морских линиях» (зарегистрирован Минюстом России 24 апреля 2017 г., регистрационный № 46464).

невозможным выполнение указаний СУДС, он обязан сообщить об этом СУДС и информировать о своих дальнейших действиях и намерениях.

40. Судно передает СУДС (при входе в зону ее действия) или СКУС (при приближении судна к границам акватории морского порта или к подходам к морскому порту) следующие сведения:

название и тип судна;

государственная принадлежность (флаг) судна;

порт назначения;

максимальная действующая осадка и надводный габарит судна;

вид груза, наличие опасного груза;

наличие неисправностей судовых технических средств и других ограничений, влияющих на безопасность плавания.

СУДС или СКУС вправе запрашивать у судна дополнительные сведения о судне и иную информацию, предусмотренную пунктом 49 настоящих Общих правил.

41. Судно, находящееся в зоне действия СУДС, обязано докладывать СУДС при прохождении установленных рубежей или точек выхода на связь, информировать СУДС об обнаружении загрязнения морской среды, несоответствий в работе или в местоположении средств навигационного оборудования, других объектов и явлений, представляющих опасность или затруднения для судоходства.

Судно по запросу СУДС должно сообщить о своем местоположении или передать иную информацию относительно окружающей навигационной и судоходной обстановки.

42. При входе в зону действия СУДС опознанного судна СУДС указывает ему маршрут движения, порядок прохождения фарватеров и их пересечений, якорное место, информирует о месте приема лоцмана и обстановке на маршруте движения, а также передает иные, предусмотренные настоящими Общими правилами и обязательными постановлениями сведения.

43. Судно входит в акваторию морского порта, входящую в зону действия СУДС, с разрешения СУДС, выдаваемого на основании суточного графика расстановки и движения судов в морском порту.

Судно начинает в зоне действия СУДС любое движение или перемещение (постановка на якорь, снятие с якоря, подход к причалу или отход от причала) только с разрешения СУДС.

Судно входит в акваторию морского порта, где отсутствует СУДС, или начинает в акватории такого порта любое движение или перемещение только с разрешения СКУС.

Указанные в настоящем пункте разрешения аннулируются и запрашиваются судном заново, если судно в течение установленного времени не начинает разрешенные действия.

44. Судно, вставшее на якорь, начавшее или завершившее швартовку к причалу, начавшее движение после снятия с якоря или отхода от причала, должно информировать об этом СУДС или СКУС.

После получения информации от судна о начале швартовки СУДС прекращает контроль движения судна.

45. В акватории морского порта и на подходах к нему связь между судами и службами морского порта осуществляется с использованием радиотелефонных каналов диапазона очень высоких частот морской подвижной службы (далее – каналы связи ОВЧ) в соответствии с Правилами радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации[12)].

Для работы СУДС и СКУС выделяются основной (основные) и резервный (резервные) каналы связи ОВЧ, не используемые другими береговыми службами.

46. Суда, находящиеся в зоне действия СУДС, обязаны нести постоянную радиовахту на 16 канале связи ОВЧ и на рабочем канале (каналах) связи ОВЧ, установленных СУДС.

Суда, находящиеся в акватории морского порта, где отсутствует СУДС, должны нести постоянную радиовахту на 16 канале связи ОВЧ и на рабочем канале связи ОВЧ, установленном СКУС.

Судно может завершить радиовахту на рабочем канале связи ОВЧ для СУДС или СКУС только после получения соответствующего разрешения СУДС или СКУС.

47. Не допускается ведение переговоров, не связанных с управлением движением судов и безопасностью мореплавания, на рабочих каналах СУДС и СКУС, каналах капитана морского порта и 16 канале связи ОВЧ.

Сведения о каналах связи ОВЧ и способах связи судов со службами морского порта приводятся в обязательных постановлениях в морском порту и доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей при изменении таких сведений.

48. Судно, выходящее из зоны действия СУДС, должно информировать об этом СУДС и запросить разрешение на завершение радиовахты на рабочем канале связи ОВЧ для СУДС.

Судно, переходящее из зоны действия одной СУДС в смежную зону действия другой СУДС, должно установить связь с СУДС, в зону действия которой оно входит, и запросить разрешение на вход в эту зону.

После получения такого разрешения судно должно завершить связь с СУДС, из зоны действия которой оно выходит, и следовать процедурам взаимодействия с СУДС, в зону действия которой оно входит. При осуществлении плавания между морскими портами судно устанавливает радиосвязь с РСУДС по ее запросу и поддерживает такую радиосвязь при необходимости.

III. Правила захода судов в морские порты и выхода судов из морских портов

49. Информация о заходе судна в морской порт должна содержать следующие сведения:

[12)] Приказ Минтранса России № 137, Минсвязи России № 190, Госкомрыболовства России № 291 от 4 ноября 2000 г. «Об утверждении Правил радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2000 г., регистрационный № 2503).

номер, присвоенный Международной морской организацией (далее – ИМО номер судна);

название судна на русском языке и буквами латинского алфавита;

позывной сигнал судна;

государственная принадлежность (флаг) судна и порт регистрации судна;

идентификационный номер морской подвижной службы, присвоенный судовой радиостанции (далее – ИМПС/MMSI);

наименование, ИМО номер судовладельца (при наличии);

наименование и ИМО номер оператора судна (при наличии);

класс судна и наименование российской организации, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, или иностранного классификационного общества, выдавшего классификационное свидетельство (далее – классификационное общество судна);

основные характеристики судна (тип, год постройки, валовая вместимость, дедвейт, длина наибольшая, ширина наибольшая, надводный габарит, высота борта, осадка наибольшая, осадка носом, осадка кормой, район Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее – ГМССБ), ограничения по району плавания);

тип и количество груза на судне (для каждого типа груза);

информация о бункерном топливе на момент выхода из предыдущего порта;

информация о балласте (количество и район приема балласта);

для танкера при следовании под погрузку - наименование предыдущего перевезенного груза и информация о наличии или отсутствии дегазированных танков;

дата, номер и место выдачи разрешения на добычу (вылов) водных биоресурсов (для рыболовных судов);

информация о наличии разрешения Росморречфлота на перевозку и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства (для судов, плавающих под иностранным флагом)[13];

судовая роль (фамилия, имя, отчество (если применимо) или имена, гражданство, должность на судне, дата и место рождения, вид и номер документа, удостоверяющего личность, квалификация по диплому и номер диплома)[14];

список пассажиров на борту (фамилия, имя, отчество (при наличии); дата рождения, вид и данные документа, удостоверяющего личность, по которому приобретался проездной документ (билет), пункт отправления, пункт назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный), дата поездки, пол, гражданство[15];

---

[13] Приказ Минтранса России от 26 июля 2012 г. № 274 «Об утверждении Порядка выдачи разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже, а также иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства» (зарегистрирован Минюстом России 1 августа 2012 г., регистрационный № 25074).

[14] Приказ Минтранса России от 2 мая 2012 г. № 122 «Об утверждении Правил ведения судовой роли» (зарегистрирован Минюстом России 10 августа 2012 г., регистрационный № 25169).

[15] Статья 11 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (Собрание законодательства Российской Федерации, (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 7, ст. 837;

ожидаемые дата и время захода судна в морской порт;

ожидаемые дата и время выхода судна из морского порта;

наименование последнего порта выхода судна (района промысла, района погрузки/выгрузки), дата и время выхода из последнего порта;

наименование следующего порта захода судна (района промысла, района погрузки/выгрузки);

планируемые операции в морском порту (тип, наименование и количество выгружаемого и загружаемого груза, количество и наименование требуемого пополнения судовых запасов, количество и наименование требующих сдачи отходов (отдельно – планируемых к сдаче на приемное сооружение), планируемая смена членов экипажа судна);

наименование морского терминала и/или номер причала планируемой швартовки, рейд или район якорной стоянки (в случае грузовых операций или бункеровки на рейде);

сведения о Международном свидетельстве об охране судна или Временном международном свидетельстве об охране судна (наименование выдавшего органа, дата выдачи и срок действия) и об уровне охраны судна в соответствии с Международным кодексом по охране судов и портовых средств[16)] (далее - Кодекс ОСПС);

требуемое обеспечение безопасного плавания и стоянки судна в морском порту (буксирное, лоцманское, ледокольное обеспечение);

при необходимости ледокольного обеспечения: водоизмещение судна, тип и мощность главного двигателя, ледовый класс, материал гребного винта, наличие на судне топлива, воды, продовольствия и их суточный расход;

информация о санитарно-эпидемиологической обстановке на борту судна;

информация о неисправности судовых устройств (механизмов) при наличии, а также о несоответствиях судна требованиям международных договоров Российской Федерации в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения с судов, транспортной безопасности;

при планируемой выгрузке нефти и/или нефтепродуктов - информация о получателе (получателях) нефти и/или нефтепродуктов в соответствии с коносаментом;

при наличии на судне опасных грузов (для каждого наименования опасного груза):

наименование и номер ООН опасного груза и его количество;

класс ИМО опасного груза, группа упаковки (если применимо к перевозимому грузу);

месторасположение опасного груза на судне;

2008, № 30, ст. 3616; 2009, № 29, ст. 3634; 2010, № 27, ст. 3415; 2011, № 7, ст. 901, № 30, ст. 4569, 4590; 2013, № 30, ст. 4041, 4058; 2014, № 6, ст. 566; 2015, № 27, ст. 3959, № 29, ст. 4356; 2016, № 26, ст. 3870, № 28, ст. 4558).

[16)] Постановление Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2007 г. № 746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5585; 2014, № 2, ст. 132).

в отношении опасных грузов, перевозимых в таре, – масса брутто груза;

в отношении опасных грузов, перевозимых навалом, – группа груза, сведения об удельном погрузочном объеме груза, угол откоса и транспортабельная влажность груза (если применимо к перевозимому грузу);

в отношении опасных грузов, перевозимых наливом, – наименование груза, сведения о температуре вспышки и плотности груза;

информация о грузе, подверженном разжижению.

50. Информация о заходе судна в морской порт в соответствии с пунктом 49 настоящих Общих правил вносится капитаном судна (судовладельцем) либо морским агентом в информационную систему государственного портового контроля (далее – ИСГПК) не позднее 72 часов и не ранее 120 часов до планируемого времени захода судна в морской порт.

В случае если переход судна из последнего морского порта (из района промысла, района погрузки/выгрузки) составляет менее 72 часов, информация о заходе судна в морской порт вносится в ИСГПК перед выходом судна из последнего морского порта (отхода из района промысла, района погрузки/выгрузки).

51. Информация о заходе судна в морской порт подтверждается капитаном судна (судовладельцем) либо морским агентом в ИСГПК в период между 48 и 24 часами до ожидаемого захода судна в морской порт.

Для рыболовных судов, занятых прибрежным рыболовством, информация о заходе судна в морской порт подтверждается не позднее четырех часов до захода судна в морской порт.

52. В случае изменения порта назначения судна капитан судна (судовладелец) либо морской агент вносит в ИСГПК сообщение об отмене информации о заходе судна в морской порт, предусмотренной пунктами 50 и 51 настоящих Общих правил.

53. Капитан морского порта в течение часа подтверждает в ИСГПК получение информации о заходе судна в морской порт путем направления в ИСГПК информации, предусмотренной пунктами 50 и 51 настоящих Общих правил.

При получении информации в соответствии с пунктами 50 – 52 настоящих Общих правил о заходе в морской порт судов с ядерными установками или радиационными источниками ИГСПК направляет в подразделение войск национальной гвардии Российской Федерации следующую информацию[17]:

название судна на русском языке;

позывной сигнал судна;

основные характеристики судна (длина наибольшая, ширина наибольшая, осадка носом и кормой);

количество пассажиров на борту;

количество членов экипажа судна;

ожидаемые дата и время захода в морской порт;

---

[17] Пункт 8 распоряжения Правительства Российской Федерации от 15 мая 2017 г. № 928-р «О перечне объектов, подлежащих обязательной охране войсками национальной гвардии Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2017, № 43, ст. 6375, № 48, ст. 7252, № 50, ст. 7662; 2018, № 6, ст. 952) и распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 января 1997 г. № 14-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 3, ст. 396; 2008, № 8, ст. 806; 2010, № 14, ст. 1680; 2011, № 41, ст. 5798; 2014, № 21, ст. 2144; 2016, № 29, ст. 4855).

ожидаемые дата и время выхода судна из морского порта;

планируемое место его якорной стоянки и (или) швартовки.

54. Капитан судна (судовладелец) либо морской агент не позднее четырех часов после первой постановки судна на якорь в акватории морского порта или окончания первой швартовки судна в морском порту вносит в ИСГПК заявление о приходе судна в морской порт с указанием в нем сведений, предусмотренных пунктом 49 настоящих Общих правил, а также даты и времени фактического захода судна в морской порт, местонахождения судна в морском порту (место якорной стоянки, наименование причала), количества бункерного топлива на борту (тяжелого, легкого и газомоторного раздельно).

55. Капитан морского порта осуществляет оформление прихода судна в морской порт на основании заявления о приходе судна в морской порт, предусмотренного пунктом 54 настоящих Общих правил. При оформлении прихода судна в морской порт капитан судна (судовладелец) либо морской агент должен представить документы, предусмотренные приложением № 1 к настоящим Общим правилам. Капитан судна (судовладелец) либо морской агент может направить капитану морского порта копии документов, предусмотренных приложением № 1 к настоящим Общим правилам, в бумажном или электронном виде до захода судна в морской порт. Капитан судна (судовладелец) либо морской агент представляют в ИСГПК в электронном виде копии указанных документов.

Оформление прихода судна может осуществляться как на борту судна, так и без такового на основании представленных документов в ИСГПК. Капитан морского порта имеет право в случае сомнений в подлинности копий запросить оригиналы документов.

Результаты оформления прихода судна в морской порт вносятся капитаном морского порта в ИСГПК не позднее часа с момента окончания оформления прихода судна в морской порт.

56. Для оформления судна на выход из морского порта капитан судна (судовладелец) либо морской агент не позднее четырех часов до предполагаемого времени выхода судна из морского порта, но не ранее окончания оформления прихода судна в морской порт вносит в ИСГПК заявление о выходе судна из морского порта.

В заявлении о выходе судна из морского порта указываются следующие сведения:

ИМО номер судна;

название судна на русском языке и буквами латинского алфавита;

позывной сигнал судна;

государственная принадлежность (флаг) судна;

ИМПС/MMSI;

наименование, ИМО номер судовладельца (при наличии);

наименование и ИМО номер оператора судна (при наличии);

класс судна и наименование классификационного общества судна;

основные характеристики судна (тип, год постройки, валовая вместимость, дедвейт, длина наибольшая, ширина наибольшая, высота борта, надводный габарит, осадка наибольшая, осадка носом, осадка кормой, район ГМССБ, ограничения по

району плавания);

тип и количество груза на судне (для каждого типа груза);

информация о балласте (количество и район приема балласта);

судовая роль (фамилия, имя, отчество (если применимо) или имена, гражданство, должность на судне, дата и место рождения, вид и номер документа, удостоверяющего личность, квалификация по диплому и номер диплома);

список пассажиров на борту (фамилия, имя, отчество (при наличии); дата рождения, вид и данные документа, удостоверяющего личность, по которому приобретался проездной документ (билет), пункт отправления, пункт назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный), дата поездки, пол, гражданство;

количества бункерного топлива на борту (тяжелого, легкого и газомоторного раздельно);

ожидаемые дата и время выхода судна из морского порта;

наименование следующего порта захода судна (района промысла);

ожидаемые дата и время захода судна в следующий морской порт (прибытия в район промысла);

информация о наличии разрешения Росморречфлота на перевозку и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства (для судов, плавающих под иностранным флагом);

информация о наличии разрешения на добычу (вылов) водных биоресурсов, в том числе дата, номер и место выдачи указанного разрешения (для рыболовных судов);

наименование морского терминала и/или номер причала, рейд или район якорной стоянки планируемого отхода судна;

выполненные операции в морском порту (тип и количество выгруженного и погруженного груза, количество и наименование сданных отходов, смена членов экипажа судна, количество полученного бункерного топлива);

информация о фактическом получателе (получателях) нефти и/или нефтепродуктов с указанием количества полученных с судна нефти и/или нефтепродуктов в отношении каждого получателя, подписанное каждым получателем нефти и/или нефтепродуктов, и информация о согласии получателя (получателей) на предоставление данных о получателе в Международный фонд компенсации ущерба от загрязнения нефтью (при осуществленной выгрузке нефти и/или нефтепродуктов) [18];

количество посаженных и/или высаженных пассажиров;

сведения о Международном свидетельстве об охране судна или Временном международном свидетельстве об охране судна (наименование выдавшего органа, дата выдачи и срок действия) и об уровне охраны судна в соответствии с Кодексом ОСПС;

---

[18] Постановление Правительства Российской Федерации от 10 мая 2001 г. № 362 «О порядке реализации положений Протокола 1992 года об изменении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 20, ст. 2024; 2008, № 40, ст. 4553).

требуемое обеспечение для выхода судна из морского порта (буксирное, лоцманское, ледокольное обеспечение);

при необходимости ледокольного обеспечения: водоизмещение судна, тип и мощность главного двигателя, ледовый класс, материал гребного винта, наличие на судне топлива, воды, продовольствия и их суточный расход;

информация о санитарно-эпидемиологической обстановке на борту судна;

информация о неисправности судовых устройств (механизмов) при наличии, а также о несоответствиях судна международным договорам Российской Федерации в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения с судов и транспортной безопасности;

при наличии на судне опасных грузов (для каждого наименования опасного груза):

наименование и номер ООН опасного груза и его количество;

класс ИМО опасного груза, группа упаковки (если применимо к перевозимому грузу);

месторасположение опасного груза на судне;

в отношении опасных грузов, перевозимых в таре, – масса брутто груза;

в отношении опасных грузов, перевозимых навалом, – группа груза, сведения об удельном погрузочном объеме груза;

информация о грузе, подверженном разжижению;

информация о подтверждении разжижаемости груза, выданная признанной организацией;

подтверждение проверенной массы брутто для каждого контейнера;

в отношении опасных грузов, перевозимых наливом, – наименование груза, сведения о температуре вспышки и плотности груза.

Капитан морского порта по согласованию с органами пограничного и таможенного контроля осуществляет оформление судна на выход из морского порта. При оформлении судна на выход из морского порта капитан судна (судовладелец) либо морской агент обязан предоставить документы, указанные в приложении № 2 к настоящим Общим правилам.

Капитан судна (судовладелец) либо морской агент может направить капитану морского порта копии документов, предусмотренных приложением № 2 к настоящим Общим правилам, в бумажном или электронном виде до начала оформления судна на выход из морского порта. Капитан судна (судовладелец) либо морской агент представляют в ИСГПК в электронном виде копии указанных документов.

57. Капитан морского порта при оформлении судна на выход из морского порта осуществляет проверку документов, указанных в приложении № 2 к настоящим Общим правилам, и выполнения требований по укомплектованию экипажей судов, установленных КТМ, правилом 14 (2) главы 5 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками[19] (далее – СОЛАС – 74).

---

[19] Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененная Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года (приложение № 1 к Бюллетеню международных договоров, 2011 год), (Официальный интернет-портал правовой информации, gost.e-ecolog.ru)17, № 0001201707250015,

58. Капитан морского порта подвергает судно осмотру в соответствии с требованиями пунктов 59 – 61 настоящих Общих правил.

59. Для судов, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации, в ИСГПК рассчитывается оценка рисков с использованием следующих параметров:

тип судна;

возраст судна;

количество нарушений обязательных требований, выявленных при проверках судна в течение предыдущих 24 месяцев;

количество отказов в выходе судна из морского порта в течение предыдущих 24 месяцев;

количество задержаний судна в иностранных портах в течение предыдущих 24 месяцев;

отсутствие данных в ИСГПК об осмотрах судна.

В зависимости от значений указанных параметров судну начисляются баллы для оценок рисков следующим образом:

тип судна – нефтяной танкер, танкер-химовоз, газовоз, навалочное судно, пассажирское судно – 2 балла;

возраст судна: от 12 до 39 лет – 1 балл; от 40 лет и старше – 5 баллов;

каждое нарушение обязательных требований, выявленное при проверках судна в течение предыдущих 24 месяцев, – 1 балл;

при одном отказе в выходе из российского порта в течение 24 месяцев – 5 баллов;

при двух отказах в выходе из российского порта в течение 24 месяцев – 10 баллов;

при трех отказах в выходе из российского порта в течение 24 месяцев – 20 баллов;

при одном задержании в иностранном порту в течение 24 месяцев – 10 баллов;

при двух задержаниях в иностранных портах в течение 24 месяцев – 20 баллов;

при трех и более задержаниях в иностранных портах в течение 24 месяцев – 30 баллов;

№ 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);

Постановление Совета Министров СССР от 2 ноября 1979 г. № 975 «О принятии СССР Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» (Постановления Совета Министров СССР, 1979 год, ноябрь, с. 4);

Постановление Совета Министров СССР от 2 апреля 1981 г. № 319 «О присоединении СССР к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» (Постановления Совета Министров СССР, 1978 год, апрель, с. 5);

постановление Правительства Российской Федерации от 16 июня 2000 г. № 456 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 26, ст. 2768).

при отсутствии данных о проверке судна в ИСГПК – 70 баллов.

Осмотр судна очень высокого риска с суммой баллов оценок рисков в пределах от 101 и более проводится при каждом отходе судна из морского порта.

Осмотр судна высокого риска с суммой баллов оценок рисков в пределах от 70 до 100 проводится по истечении двух месяцев со дня проведения последнего осмотра.

Осмотр судна стандартного риска с суммой баллов оценок рисков в пределах от 11 до 69 проводится по истечении шести месяцев со дня проведения последнего осмотра.

Осмотр судна малого риска с суммой баллов 10 и менее проводится по истечении 12 месяцев со дня проведения последнего осмотра.

Независимо от суммы баллов оценок рисков, осмотр судна проводится в случае, если такое судно было задержано в иностранном порту в последнем рейсе.

60. Суда, зарегистрированные под иностранными флагами, отбираются к осмотру соответственно оценке риска судна и необходимой периодичности осмотра. Оценка риска судна и периодичность осмотра вычисляются международными информационными системами Токийского меморандума – Меморандума о взаимопонимании о контроле за судами со стороны государства порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе[20)], Парижского меморандума о взаимопонимании о контроле судов государством порта[21)] и Черноморского меморандума о взаимопонимании и контроле со стороны государства порта в регионе Черного моря[22)]. Капитан морского порта отбирает судно к осмотру в соответствии с представленными международной информационной системой рекомендациями.

61. Независимо от требований пунктов 59 и 60 настоящих Общих правил осмотр судна проводится в следующих случаях:

после транспортного происшествия с судном;

при наличии запроса со стороны государства флага;

при наличии запроса других государств;

по заявлению капитана судна, судовладельца или представителя судовладельца;

с целью проверки устранения выявленных при проверке в предшествующих портах захода и не устраненных несоответствий обязательным требованиям;

на основании информации о нарушениях судном международных договоров Российской Федерации, предоставленной в устной или письменной форме лоцманом, диспетчером терминала морского порта, СУДС, членом экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профессиональным союзом или любым другим лицом, заинтересованным в безопасности судна, его экипажа и пассажиров и/или в защите окружающей среды;

на основании запроса органов государственного контроля (надзора);

перед выходом из морского порта в составе барже-буксирного состава.

62. При осмотре судна осуществляются: проверка документов, приведенных в приложении № 3 к настоящим Общим правилам, а также проверка соответствия

[20)] gost.e-ecolog.ru

[21)] gost.e-ecolog.ru

[22)] gost.e-ecolog.ru

судна требованиям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве[23)], КТМ, правил 11(c) и 19 главы I, правила 16(2) главы V, правила 2 главы XI-1, правила 9 главы XI-2 СОЛАС-74, правил 6 и 8 главы 2 приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года[24)] (далее – МАРПОЛ), правила 16 главы 6 приложения II к МАРПОЛ, статьи 21 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года[25)], статьи X и правила 1/4 главы 1 приложения к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года[26)], части А Кодекса ОСПС, МППСС-72, Резолюции ИМО А.1047 (27) от 30 ноября 2011 г, Международной конвенции по обмеру судов 1969 года, Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года[27)], Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года[28)].

63. При выявлении непригодности судна к плаванию, нарушения требований, предъявляемых к судовым документам, загрузке, снабжению и комплектованию экипажа судна, или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде, капитан морского порта оформляет извещение об отказе в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, в котором указываются недостатки, препятствующие выдаче разрешения на выход судна из морского порта, со ссылками на применимые нормативные документы.

Информация об отказе в выдаче разрешения на выход судна из морского порта вносится капитаном морского порта в ИСГПК с указанием причин отказа.

[23)] Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 34, ст. 4429.

[24)] Постановление Совета Министров СССР от 30 сентября 1983 г. № 947 «О присоединении СССР к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года» (Постановления Совета Министров СССР, 1983, сентябрь, ст. 127), (Официальный интернет-портал правовой информации gost.e-ecolog.ru , 2017, № 0001201711280024 с поправками № 0001201712110015, № 0001201712110026, № 0001201712110030, № 0001201712110013, № 0001201712110028, № 0001201712110022, № 0001201712110027, № 0001201712110029, № 0001201712110031, № 0001201712080052, № 0001201712080045, № 0001201712080034, № 0001201712080038, № 0001201712060014, № 0001201712060042,№ 0001201712060043, № 0001201712060040, № 0001201712060002 , № 0001201712060034, № 0001201712060004, № 0001201712060007, № 0001201712060019, № 0001201712060041, № 0001201712050051, № 0001201712050008, № 0001201712050015).

[25)] Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июня 2000 г. № 457 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 26, ст. 2769). Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июня 2000 г. № 457 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 26, ст. 2769).

[26)] Постановление Совета Министров СССР от 14 сентября 1979 г. № 871 «О вступлении СССР в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года» (Постановления Совета Министров СССР, 1979, сентябрь, ст. 64), (Официальный интернет-портал правовой информации gost.e-ecolog.ru , 2016, № 0001201607200014, № 0001201607200013, № 0001201607200015, № 0001201607200016, № 0001201607200023, № 0001201607200012, № 0001201607200022, № 0001201607200010, № 0001201607200021, №0001201607200020, № 0001201607200019, № 001201607200006, № 0001201607200018, № 0001201607200017).

[27)] Федеральный закон от 2 января 2000 г. № 27-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и денонсации Российской Федерацией Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 15, ст. 1345).

[28)] Федеральный закон от 3 декабря 2008 г. № 230-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 21, ст. 2498).

64. Контрольный осмотр судна проводится капитаном морского порта с целью проверки устранения недостатков, препятствующих выдаче разрешения на выход судна из морского порта[29)].

65. По результатам осмотра судна составляется акт, копия которого вручается капитану судна с указанием выявленных недостатков со ссылками на применимые нормативные документы, а также принятых по отношению к судну мер и оснований их применения.

По результатам контрольного осмотра судна в акте осмотра судна делаются отметки об устранении выявленных недостатков и об изменении принятых ранее мер по отношению к судну.

66. Капитан морского порта в течение 24 часов по окончании осмотра или контрольного осмотра направляет в ИСГПК информацию о результатах осмотра или контрольного осмотра судна с указанием принятых по отношению к судну мер и оснований их применения.

67. При отсутствии оснований для отказа в выдаче разрешения на выход из морского порта судна, которое не следует в иностранный порт, капитан морского порта вносит информацию о разрешении на выход судна из морского порта в ИСГПК, в течение часа проставляет штамп на судовой роли и выдает капитану судна, судовладельцу либо морскому агенту разрешение на выход судна из морского порта. О выходе из морского порта судов с ядерными установками или радиационными источниками капитан морского порта извещает подразделение войск национальной гвардии Российской Федерации.

68. При отсутствии оснований для отказа в выдаче разрешения на выход из морского порта судна, которое следует в иностранный порт, капитан морского порта в течение часа проставляет штамп на судовой роли.

После прохождения судном, следующим в иностранный порт, пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля и при отсутствии предписаний санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов и других уполномоченных на то государственных органов, являющихся основанием для отказа в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, капитан морского порта вносит информацию о разрешении на выход судна из морского порта в ИСГПК и в течение часа выдает капитану судна, судовладельцу либо морскому агенту разрешение на выход судна из морского порта.

69. Разрешение на выход судна из морского порта оформляется в соответствии с рекомендуемым образцом, приведенным в приложении № 7 к настоящим Общим правилам.

В случае, если разрешение на выход судна из морского порта оформляется для судна, следующего в иностранный порт, разрешение оформляется на английском языке.

70. ИСГПК поддерживается в электронном виде по адресу:

[29)] Пункт 3 статьи 79 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации».

gost.e-ecolog.ru в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

71. Информация о заходе судна в морской порт и о выходе судна из морского порта в соответствии с пунктами 50, 51 и 56 настоящих Общих правил дополнительно направляется капитаном судна, судовладельцем либо морским агентом должностным лицам пограничных и таможенных органов и территориальным органам Федерального агентства по рыболовству (для судов рыбопромыслового флота).

72. Выход буксируемого судна при наличии на нем экипажа, возглавляемого капитаном судна, оформляется в соответствии с пунктами 56 – 68 настоящих Общих правил. Выход буксирного каравана оформляет капитан судна, на которого возложена обязанность по управлению морской буксировкой в соответствии со статьей 229 КТМ.

73. При оформлении выхода буксируемого судна без экипажа капитану морского порта предъявляются одобренные классификационным обществом судна:

перечень мероприятий по безопасной буксировке судна (судов);

план перехода;

схема и расчет буксирной линии.

74. Капитан судна (судовладелец) или морской агент, выходящего из морского порта на ходовые испытания после постройки судна или ремонта, обязан предоставить капитану морского порта следующие документы:

акт классификационного общества судна, разрешающего выход для проведения ходовых испытаний;

судовую роль;

квалификационные документы, подтверждающие квалификацию членов экипажа судна [30)].

75. Капитан судна при оформлении выхода из морского порта для следования вне установленного района плавания в дополнение к документам, указанным в приложении № 2 к настоящим Общим правилам, обязан представить капитану морского порта свидетельство на разовый перегон, выданное классификационным обществом, план перегона и инструкцию на перегон судна.

76. Оформление разрешения на выход судна из морского порта не требуется, если судно выходит из морского порта по указанию капитана морского порта для участия в аварийно-спасательных операциях или в связи со стихийными явлениями. Капитан такого судна уведомляет капитана морского порта о своем выходе из морского порта.

После окончания аварийно-спасательных операций или прекращения стихийных явлений судно возвращается в морской порт без оформления прихода судна в морской порт.

77. Разрешение на выход судна из морского порта действительно в течение 24 часов с момента проставления капитаном морского порта штампа на судовой роли.

[30)] Приказ Минтранса России от 15 марта 2012 г. № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» (зарегистрирован Минюстом России 4 июня 2012 г., регистрационный № 24456) с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 13 мая 2015 г. № 167 (зарегистрирован Минюстом России 25 ноября 2015 г., регистрационный № 39849).

Если судно, получив разрешение на выход из морского порта, не покинуло морской порт в установленный срок капитан судна сообщает об этом капитану морского порта, который оформляет разрешение на выход из морского порта повторно, за исключением случаев задержки выхода судна по гидрометеорологическим условиям.

При изменении состава экипажа или технического состояния судна, после получения разрешения на выход судна из морского порта капитан судна извещает об этом капитана морского порта, который оформляет разрешение на выход из морского порта повторно.

78. Оформление судов рыбопромыслового флота производится в порядке, установленном Правительством Российской Федерации[31)].

79. Судно, выходящее из морского порта на внутренние водные пути Российской Федерации или прибывающее с внутренних водных путей в морской порт, должно иметь документы в соответствии с приложением № 4 к настоящим Общим правилам.

С целью исключения дублирующих инспекций акты осмотра судов внутреннего плавания, не имеющих заходов в иностранные порты, взаимно признаются инспекторами администраций морских портов и администраций бассейнов внутренних водных путей и включаются в ИСГПК.

80. Капитаном морского порта не производится оформление прихода в морской порт и выхода из морского порта для судов:

совершающих плавание исключительно в акватории морского порта и на подходах к нему;

выходящих за границы морского порта и возвращающихся в этот же морской порт (при продолжительности разового пребывания судов за границами морского порта не более 72 часов и без захода судов в иностранные порты).

Разрешение на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в тот же морской порт выдается капитаном морского порта на срок не более 90 дней. Срок действия такого разрешения не должен превышать срок действия судовых документов.

Разрешение на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в этот же морской порт выдается капитаном морского порта в течение трех рабочих дней после предоставления документов при условии соответствия судна, его экипажа, корпуса, машин, механизмов и устройств применимым требованиям в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения судовым документам на основании оригиналов документов или их заверенных копий, предусмотренных в приложении № 2 к настоящим Общим правилам, и заявления капитана судна, судовладельца либо морского агента.

В разрешении указываются следующие сведения:

[31)] Постановление Правительства Российской Федерации от 19 марта 2008 г. № 184 «О порядке оформления судов рыбопромыслового флота, уловов водных биологических ресурсов и произведенной из них рыбной и иной продукции и государственного контроля (надзора) в морских портах в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 13, ст. 1300, № 25, ст. 2979; 2012, №37, ст. 5002, № 44, ст. 6026; 2013 № 9 ст. 947; 2017, № 3, ст. 510).

ИМО номер судна (если применимо);

бортовой номер (для судов рыбопромыслового флота);

название судна на русском языке и буквами латинского алфавита;

позывной сигнал судна;

государственная принадлежность (флаг) судна;

ИМПС/MMSI;

наименование и ИМО номер судовладельца (при наличии);

наименование и ИМО номер оператора судна (при наличии);

класс судна и наименование классификационного общества судна;

основные характеристики судна (тип, год постройки, валовая вместимость, дедвейт, длина наибольшая, ширина наибольшая, высота борта, надводный габарит, модуль, осадка наибольшая, осадка носом, осадка кормой, район ГМССБ, ограничения по району плавания);

характер выполняемой судном работы;

список членов экипажа судна (фамилия, имя, отчество (если применимо) или имена, гражданство, должность на судне, дата и место рождения, вид и данные документа удостоверяющего личность);

район плавания (район промысла);

имеющиеся ограничения по району и сезону плавания судна;

сведения об охране судна;

информация о санитарно-эпидемиологической обстановке на борту судна;

информация о неисправности судовых устройств (механизмов) при наличии, а также о несоответствиях судна международным конвенциям в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения с судов, транспортной безопасности.

Разрешение на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в морской порт выдается капитаном морского порта в письменном виде с указанием в нем сведений, приведенных в заявлении капитана судна, судовладельца или морского агента, а также ограничений по району и сезону плавания, установленных для судна, даты выдачи и срока действия разрешения. Информация о выданных разрешениях на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в этот же морской порт вносится капитаном морского порта в ИСГПК в день выдачи такого разрешения с указанием сведений, приведенных в заявлении капитана судна, судовладельца либо морского агента.

Разрешение на плавание судна в акватории морского порта и на подходах к нему и плавание за границами морского порта с возвращением в морской порт, выдается капитаном морского порта в письменном виде с указанием в нем сведений, приведенных в заявлении капитана судна (судовладельца) либо морского агента, а также ограничений, установленных для судна, даты выдачи и срока действия разрешения.

Маломерным судам, спортивным парусным судам и прогулочным судам, базирующимся на причалах, расположенных в акватории морского порта, разрешение оформляется на срок действия документа, подтверждающего годность вышеуказанных судов к плаванию.

Не оформляют вход и выход в/из морской порт и не должны получать разрешения спортивные парусные суда, длина которых не превышает девяти метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха. При плавании в акватории морского порта, входе/выходе в/из морской порт и плавании на морских путях указанные суда не должны создавать помех для движения других судов.

Для маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, прогулочных судов и спортивных парусных судов разрешение на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в морской порт выдается при предъявлении судового билета и заявления на имя капитана морского порта с указанием района предстоящего плавания, а также документов на право управления маломерным, прогулочным или спортивным парусным судном соответственно. Допускается подавать электронные копии вышеуказанных документов для получения разрешения.

При каждом выходе из морского порта и заходе в морской порт судно, получившее разрешение, уведомляет капитана морского порта о выходе/заходе, из/в морского порта на канале связи ОВЧ, указанном в обязательных постановлениях. Маломерные суда, спортивные парусные суда и прогулочные суда при уведомлении капитана морского порта должны указывать только номер разрешения.

В случае несоответствия документов, предусмотренных в приложении № 2 к настоящим Общим правилам, а также нарушения судном условий плавания только в границах акватории морского порта и на подходах к нему, а для судов, выходящих за границы акватории морского порта и подходов к нему, нарушения условия продолжительности разового пребывания судов за границами морского порта не более 72 часов и без захода судов в иностранные порты, разрешение аннулируется и процедура разрешения должна проводиться с проверкой оригиналов судовых документов, предусмотренных в приложении № 2 к настоящим Общим правилам, повторно в течение месяца.

81. Для судов, осуществляющих регулярные заходы в морской порт по расписанию, при условии, что промежуток времени между выходом судна из морского порта и последующим заходом в морской порт не превышает 72 часов, внесение информации о заходе судна в морской порт и ее подтверждение в ИСГПК в соответствии с пунктами 50 и 51 настоящих Общих правил не требуется. График заходов таких судов в морской порт с указанием даты и времени каждого захода судна в морской порт и каждого выхода судна из морского порта должен быть представлен капитаном судна, судовладельцем или морским агентом капитану морского порта ежемесячно, не позднее 10 дней до первого указанного в графике захода судна в морской порт.

82. Капитан морского порта при отсутствии на иностранном судне, осуществляющем перевозку грузов между российскими морскими портами, разрешения Росморречфлота на перевозки и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства, уведомляет об этом пограничные и таможенные органы в морском порту, а также Росморречфлот.

IV. Правила стоянки судов в морских портах и на подходах к ним

83. Постановка судов на якорь или к причальным сооружениям (причалам), а также перемена мест стоянки судов осуществляются на основании суточного графика расстановки и движения судов в морском порту, утверждаемого капитаном морского порта.

84. Сведения о фактических глубинах в акватории и у причалов морского порта, а также проходные осадки судов доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей и операторов морских терминалов ежегодно и при изменении таких сведений в том числе путем размещения на сайте администрации морского порта.

85. При получении штормового предупреждения капитан морского порта должен принимать меры по обеспечению безопасности плавания или стоянки судов в морском порту и дает капитанам судов, СУДС, операторам морских терминалов, владельцам причальных устройств (причалов) и другим лицам и организациям, осуществляющим деятельность в морском порту, указания в отношении порядка плавания и стоянки судов в морском порту на время действия штормового предупреждения.

86. Любое технически исправное судно, находящееся в морском порту и не имеющее погодных или технических ограничений, по требованию капитана морского порта должно на время шторма покинуть морской порт.

87. Суда с опасными грузами и нефтеналивные суда с неочищенными от остатков груза и недегазированными грузовыми танками, а также бункеруемые наливом суда в темное время суток должны нести на наиболее видном месте один красный огонь, видимый по всему горизонту, с дальностью видимости не менее трех морских миль, а в светлое время суток – флаг «В» (Браво) в соответствии с Международным сводом сигналов[32)].

88. Якорная стоянка судов осуществляется в выделенных на внешних и внутренних рейдах морского порта районах якорных стоянок и якорных местах.

Постановка судов на якорных стоянках осуществляется таким образом, чтобы корпус судна не выходил за границу района якорной стоянки при изменении ветра и течения.

89. Указание мест якорной стоянки судна производится СУДС или СКУС. Если капитан судна считает, что место якорной стоянки небезопасно, он должен известить об этом СУДС или СКУС. В таком случае судну должно быть указано иное место, обеспечивающее безопасную стоянку судна. В случае, если безопасная якорная стоянка судна в морском порту не может быть обеспечена, такое судно должно выйти за границы морского порта.

90. Судно, стоящее на якоре, должно держать главные двигатели в готовности в зависимости от обстановки и гидрометеорологического прогноза.

Судно, стоящее на якоре, в темное время суток должно использовать имеющиеся рабочие огни и палубное освещение.

[32)] Правило 21 главы V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года.

Судно, стоящее с отданными с носа и кормы якорями, кроме огней и знаков, предусмотренных правилом 30 МППСС-72, должно нести в темное время суток белый огонь, а в светлое время суток – красный флаг, спущенные с кормы у якорной цепи на половину высоты надводного борта судна.

91. Постановка на якорь несамоходных судов или судов с неисправными якорными устройствами, неисправными рулевыми устройствами и/или главными двигателями производится с разрешения капитана морского порта при наличии буксирного обеспечения безопасной якорной стоянки для таких судов, постановки их к причалу или на другое якорное место или вывода таких судов из морского порта в случае опасных гидрометеорологических явлений.

92. Спуск на воду катеров и шлюпок с судна допускается только с разрешения капитана морского порта, за исключением случаев оказания помощи утопающим и выполнения аварийно-спасательных работ. При нахождении судна под таможенным и/или пограничном контролем спуск на воду катеров и шлюпок, за исключением случаев оказания помощи утопающим и выполнения аварийно-спасательных работ, производится с разрешения пограничного и/или таможенного органа. О спуске на воду катеров и шлюпок с судов с ядерными установками или радиационными источниками информируется подразделение войск национальной гвардии Российской Федерации.

93. Швартовые операции осуществляются лагом к причалу и включают в себя:

швартовку судов (маневрирование судов для постановки к причальному устройству (причалу), плавучему причалу, другому портовому гидротехническому сооружению, другому судну;

отшвартовку судов (маневрирование судов для отхода от причального устройства (причала), плавучего причала, другого портового гидротехнического сооружения, другого судна);

перешвартовку судов (перемещение судов, при котором происходит смена причального устройства (причала) с маневрированием в акватории морского порта;

перетяжку судов (перемещение судов в пределах одного причального устройства (причала) или нескольких смежных причальных устройств (причалов).

Швартовые операции производятся в соответствии с ограничениями, указываемыми в обязательных постановлениях. Швартовка судов кормой, с отдачей якорей допускается, если это указано в техническом паспорте гидротехнического сооружения или в обязательных постановлениях.

94. Подготовка причальных сооружений (причалов) к швартовке и отшвартовке судов должна быть обеспечена оператором морского терминала (причала).

Оператор морского терминала (причала) любым доступным способом должен сообщить капитану морского порта о неготовности морского терминала (причала) к швартовке судна в следующих случаях:

неисправность или повреждение причала, его оборудования и/или конструкции;

неготовность груза к погрузке;

технологическая неготовность причала к приему груза (место на причале не освобождено от иного груза);

несоответствие параметров судна параметрам расчетного судна, указанного в техническом паспорте причала;

неисправность погрузочно-разгрузочного оборудования причала.

95. При подготовке причала к швартовке судна:

должна обеспечиваться достаточная свободная длина причала для швартовки судна;

причал должен быть освобожден от грузов, оборудования и других предметов, мешающих нормальной швартовке (отшвартовке);

в зимний период лёд в причальной зоне должен быть взломан и измельчен, причальная стенка или пирс терминала должен быть обколот до состояния, позволяющего осуществить швартовные и грузовые операции;

портовые краны на причале должны быть перемещены в положение, обеспечивающее безопасность швартовки (отшвартовки);

все работы на причале должны быть прекращены и движение всех видов транспорта в зоне швартовки запрещено;

в темное время суток должно быть обеспечено освещение причала.

На причале должна быть обеспечена визуальная идентификация позиционирования судна относительно причала.

96. Количество и мощность буксиров, а также количество швартовщиков, необходимых для обеспечения безопасности швартовых операций в морском порту, указываются в обязательных постановлениях.

97. Капитан морского порта до начала швартовки должен предоставлять капитану судна информацию о состоянии причала, размерах свободных подходов, о глубинах на подходах к причалу и вдоль него.

98. Перед швартовкой наливных судов к причальным устройствам, предназначенным для погрузки и выгрузки нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа, включая выносные причальные устройства, оператор морского терминала должен согласовать с капитаном судна план проведения швартовых операций.

99. При швартовке судна к борту судна, стоящего у причала, последнее должно обеспечивать силами своего экипажа кранцевую защиту своего борта и прием швартовых концов, подаваемых на судно. Прием швартовых концов на берегу осуществляют швартовщики оператора причала.

100. На судне, к борту которого швартуется или от которого отшвартовывается другое судно, на время проведения этих операций должны быть прекращены грузовые работы в зоне швартовки. Лицам, не участвующим в швартовных операциях, запрещается находиться в зоне швартовки судна.

101. Судам, имеющим ворота и лацпорты, не допускается открывать их до окончания швартовки к причалу, если иное не установлено обязательными постановлениями, либо конструкция таких судов не позволяет осуществить швартовку без открытия ворот или лацпортов.

102. После окончания швартовки судна, его якоря должны находиться в клюзах, за исключением швартовки с отдачей якорей, а якорные цепи должны быть застопорены.

103. Суда при стоянке у причального устройства (причала) должны быть ошвартованы способом, позволяющим избежать перемещения судна под

воздействием ветра, течения и волнения, влияния приливов и отливов, а также вследствие изменения осадки при грузовых операциях.

104. Интервал между судами вдоль причала должен обеспечивать безопасную швартовку, отшвартовку и стоянку смежных судов и составлять не менее 10 метров с носа и кормы, если иное не указано в обязательных постановлениях. У судов с ядерными установками или радиационными источниками один из интервалов должен быть не менее 20 метров.

105. Постановка судов к пожарным причалам и пирсам не допускается, кроме судов, обеспечивающих пожарную безопасность в морском порту.

106. Допустимое количество судов, стоящих у причала борт к борту (лагом), определяется обязательными постановлениями.

107. Стоянка двух судов, ошвартованных друг к другу, если хотя бы одно из них имеет на борту взрывоопасные или легковоспламеняющиеся грузы, не допускается, за исключением периода проведения грузовых или бункеровочных операций между этими судами.

108. Трапы, поданные с судна на причал, должны быть оборудованы поручнями или леерами. В районе трапа должен находиться спасательный круг с огнем и линем длиной не менее 30 метров.

109. Под трапом должна быть натянута предохранительная сетка, исключающая возможность падения людей в воду. В темное время суток трапы должны быть освещены.

110. В темное время суток на судне, стоящем у причала, должно быть включено наружное освещение, а на баке и корме судна выставлены огни, обозначающие оконечности судна.

111. На судне, стоящем у причала, должен быть выставлен вахтенный у трапа.

112. Вахтенный у трапа должен быть обеспечен информацией о средствах связи с капитаном морского порта, оператором морского терминала, пожарной и медицинской службами морского порта и другими должностными лицами и организациями, взаимодействующими с судном в нештатных ситуациях и в случаях противоправных действий по отношению к судну и его экипажу.

113. Судно, стоящее у причала, может держать выставленными за борт грузовые краны, стрелы, трапы, шлюп-балки и шлюпки, приспущенные до воды и освещенные или обозначенные огнями в темное время суток, по согласованию с оператором морского терминала и с разрешения капитана морского порта.

Реи у парусного или парусно-моторного судна должны быть обрасоплены.

114. Судовые работы, связанные с выводом из эксплуатации главных двигателей, рулевого, якорного и швартового устройств, а также работы за бортом со шлюпок или других плавучих средств могут выполняться с разрешения капитана морского порта и по согласованию с оператором морского терминала, у которого находится судно. Проведение огневых работ на судне в морском порту, за исключением огневых работ, проводимых на причалах и в доках судоремонтных и судостроительных предприятий, допускается с разрешения капитана морского порта по согласованию с оператором морского терминала, у которого находится судно.

115. Смена места стоянки судна у причала осуществляется после уведомления капитана судна оператором морского терминала не менее чем за два часа до смены

места стоянки судна. При смене места стоянки у причала судна с ядерной установкой или радиационными источниками не менее чем за два часа до смены места стоянки судна дополнительно информируется подразделение войск национальной гвардии Российской Федерации.

Изменение места стоянки судна, находящегося под таможенным контролем в морском порту (переходы, перешвартовка), осуществляется по согласованию с таможенным органом и органом пограничного контроля. Не допускается подход и швартовка судов и других плавучих средств к судам и другим плавучим средствам, находящимся под таможенным контролем, без разрешения таможенного органа и органа пограничного контроля.

116. Швартовка судна лагом к борту другого судна, стоящего у причала, должна быть согласована с капитанами обоих судов. Судно, стоящее у причала, предупреждается о швартовке к нему другого судна не менее чем за час.

117. Перестановка судна от одного причала к другому, отвод судна от причала на рейд и постановка судна к причалу с места якорной стоянки производятся только при наличии на судне достаточного для безопасной швартовной операции количества членов экипажа, включая капитана судна или старшего помощника и старшего механика или второго механика.

118. В случае предстоящей перетяжки судна вдоль причала швартовы, заведенные на него с другого судна, отдаются только после уведомления об этом вахтенного помощника капитана другого судна.

119. При стоянке судна в морском порту с проведением грузовых операций учитываются ограничения, установленные в обязательных постановлениях.

120. При постановке под погрузку/разгрузку грузов (кроме опасных грузов) до начала грузовых операций судно должно иметь на борту:

свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов[33] (для грузовых операций с грузом, перевозимым навалом);

документ о разрешении[34] (для грузовых операций с зерном насыпью, за исключением случая, установленного пунктом 9 Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью[35]);

информацию об остойчивости судна и загрузке зерном, предусмотренную пунктом 6 Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью;

наставление по креплению груза[36] (за исключением навалочных или наливных грузов);

руководство по методам и устройствам[37] (для наливных грузов);

информацию грузоотправителя о грузе[38];

информацию о подтвержденной общей массе контейнеров (если осуществляется погрузка контейнеров);

---

[33] Правила 1, 2 и 6 главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

[34] Правило 9 главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

[35] Международный кодекс безопасной перевозки зерна насыпью, принятый Комитетом ИМО по безопасности на море резолюцией MSC.23(59).

[36] Правило 5 главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

[37] Дополнение 4 к Приложению II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года.

[38] Правило 2 главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

манифест грузов либо реестр грузов, либо подробный грузовой план[39];

свидетельство о проведённых испытаниях[40] (для навалочных грузов);

документ о перевозке отходов[41] (в отношении отходов, перевозимых навалом).

121. При постановке судна под погрузку/разгрузку опасных грузов в дополнение к требованиям пункта 120 настоящих Общих правил до начала грузовых операций судно должно иметь на борту:

процедуры действий в аварийных ситуациях на судах, перевозящих опасные грузы [42];

руководство по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с перевозкой опасных грузов [43];

паспорт безопасности вещества/материала/изделия (кроме нефти и нефтепродуктов, определенных в дополнении I к приложению I к МАРПОЛ)[44];

лист данных о безопасности материалов (для нефти и нефтепродуктов, определенных в дополнении I к приложению I к МАРПОЛ)[45];

протоколы испытаний и сертификаты в отношении тары, контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов, крупногабаритной тары, съемных цистерн, многоэлементных газовых контейнеров и автоцистерн, используемых для перевозки груза, если таковые должны оформляться в соответствии с частью 6 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года[46] (далее – МКМПОГ);

свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом (для вредных жидких веществ наливом)[47];

транспортный документ на опасные грузы (декларацию для мультимодальных перевозок опасных грузов[48]);

свидетельство о загрузке контейнера либо транспортного средства (если опасные грузы загружаются в контейнер или транспортное средство)[49].

122. При проведении грузовых операций крен судна в любое время не должен превышать пяти градусов.

123. При стоянке в морском порту нефтеналивные суда должны осуществлять грузовые операции с нефтью и нефтепродуктами у специализированных причалов, оборудованных в соответствии с требованиями Технического регламента о

---

[39] Правила 4, 7-2 главы VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

[40] Пункт 4.3 Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов, принятого Комитетом ИМО по безопасности на море резолюцией MSC.268 (85).

[41] Пункт 10.5 Международного морского кодекса по навалочным грузам.

[42] Пункт 5.4.3.2.1.3 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года.

[43] Пункт 5.4.3.2.1.3 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года; пункт 3.1.2 Международного морского кодекса по навалочным грузам.

[44] Пункт 5.4.3.2.1.2 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года.

[45] Правило 5-1 главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

[46] Правило 1 главы VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

[47] Правило 9 главы 3 Приложения II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года.

[48] Пункт 5.4.1.2 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года.

[49] Пункт 5.4.2 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года.

безопасности объектов морского транспорта[50], на выносных причальных устройствах и у танкеров-накопителей, стоящих на рейдах.

124. Нефтеналивные суда должны быть заземлены до соединения их трубопроводов со сливо-наливными устройствами причалов. Заземляющие устройства могут сниматься только после окончания грузовых операций и отсоединения трубопроводов судна от сливо-наливных устройств причала.

125. Шланги, соединяющие судовой трубопровод со сливо-наливными устройствами причала, должны иметь длину, обеспечивающую возможность естественного перемещения судна у причала.

126. При грузовых операциях на несамоходном нефтеналивном судне вблизи должно находиться дежурное судно (спасатель или буксир), оснащенное средствами пожаротушения.

127. Ремонтные работы на нефтеналивных судах и причальных устройствах (причалах) во время грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами не допускаются.

128. Судно, производящее грузовые операции с опасными грузами, должно быть готово к немедленному отходу от причального устройства (причала):

главный двигатель и рулевое устройство должны быть в постоянной готовности;

на баке и корме судна должны быть закреплены и приспущены до воды буксирные стальные тросы с заплетенными огонами;

на борту должно находиться достаточное для безопасного отхода судна от причального устройства (причала) количество членов экипажа, включая капитана судна или старшего помощника и старшего механика или второго механика.

129. Нефтеналивные суда, в том числе бункеровщики, имеющие на борту нефтепродукты с температурой вспышки выше 60°С, не осуществляющие грузовых операций, могут становиться к любым причалам.

Нефтеналивные суда, имеющие на борту нефть и нефтепродукты с температурой вспышки 60°С и ниже, не осуществляющие грузовых операций, могут становиться к причалам, оборудованным противопожарными средствами в соответствии с требованиями, предъявляемыми к причалам, предназначенным для грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами.

130. При стоянке в морском порту особенности и ограничения для грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами на выносных причальных устройствах и у танкеров-накопителей, а также для грузовых операций с другими видами опасных грузов устанавливаются в обязательных постановлениях.

На причалах морского порта, указанных в обязательных постановлениях, допускается бункеровка судов валовой вместимостью менее 500 топливом с автомашины. Причалы, указанные в обязательных постановлениях для бункеровки судов с автомашины, должны оборудоваться средствами противопожарной безопасности и ликвидации аварийного разлива топлива в размерах, достаточных

---

[50] Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4475; 2012, № 37, ст. 5002, № 14, ст. 1627; 2017, № 32, ст. 5078).

для ликвидации возгорания и ликвидации аварийного разлива топлива при бункеровке топливом с автомашины.

131. Бункеровка судов, стоящих в морском порту, топливом и смазочными маслами с судна-бункеровщика осуществляется при следующих условиях:

бункеровщик должен быть ошвартован во избежание перемещения бункеровщика под воздействием ветра, течения и волнения, влияния приливов и отливов, а также вследствие изменения осадки при грузовых операциях во избежание обрыва бункеровочных шлангов;

на бункеруемом судне должен быть поднят флаг «В» в соответствии с Международным сводом сигналов или включен красный круговой огонь;

оповещены экипаж и пассажиры, запрещено курение на открытых палубах;

бункеровочные шланги должны находиться в рабочем состоянии и иметь соответствующую опору и достаточную подвижность;

шпигаты грузовой палубы и иллюминаторы с борта приема-сдачи топлива должны быть закрыты;

неиспользуемые трубопроводы для подачи бункера должны быть заглушены;

соединительные фланцы бункеровочного трубопровода затянуты на все болты и обеспечена постоянная герметичность бункеровочного соединения;

под соединением (соединениями) бункеровочного трубопровода следует установить емкость на случай утечки бункерного топлива;

должна быть обеспечена связь бункеровщика с бункеруемым судном;

в случае отсутствия устройства экстренной остановки грузовых насосов на бункеруемое судно следует передать кнопку аварийной остановки грузового насоса (грузовых насосов);

место приема-сдачи топлива должно быть ограждено;

бункеровку судов смазочными маслами наливом, масловозами с причалов допускается осуществлять в месте стоянки судна;

у места приема-сдачи топлива должны быть размещены дополнительные огнетушители и подсоединены к рожкам два пожарных рукава;

следует организовать постоянное наблюдение и регулярные замеры заполняемых танков;

получено разрешение таможенного органа в случаях, предусмотренных правом Евразийского экономического союза и законодательством Российской Федерации о таможенном деле.

132. Бункеровка судов топливом не допускается в случаях:

одновременной погрузки или выгрузки опасных грузов;

неисправности систем пожарной сигнализации и пожаротушения судов.

133. При стоянке в морском порту особенности проведения бункеровки судов топливом устанавливаются в обязательных постановлениях. Бункеровку судов смазочными маслами наливом с причалов морского порта, автомобилями-масловозами допускается осуществлять в месте стоянки судна.

134. Стоянка судов в морском порту сверх времени, необходимого для осуществления погрузо-разгрузочных операций и/или обслуживания судна (далее – длительная стоянка), осуществляется по согласованию с оператором

морского терминала и таможенным органом для судов, находящихся под таможенным контролем, с разрешения капитана морского порта на длительную стоянку судна в морском порту на основании заявки судовладельца, в которой указываются:

ИМО номер судна (при наличии);

название судна;

размерения судна;

государственная принадлежность (флаг) судна;

место и время предполагаемой длительной стоянки в морском порту;

состав стояночного экипажа;

порядок несения вахтенной службы;

ИМО номер, наименование и адрес судовладельца (при наличии);

контактные данные лица, ответственного за безопасную длительную стоянку судна.

Судовладелец судов с ядерными установками или радиационными источниками, становящихся на длительную стоянку, должен дублировать заявку на имя капитана морского порта с его разрешением на длительную стоянку в адрес подразделения войск национальной гвардии Российской Федерации, а также должен предоставлять им план мероприятий по обеспечению безопасности судна с ядерными установками и радиационными источниками на период длительной стоянки.

135. Перед постановкой нефтеналивного судна на длительную стоянку должна быть выполнена полная зачистка и дегазация грузовых танков и насосных отделений.

136. Запасы жидкого топлива на судне, находящемся на длительной стоянке, могут быть оставлены только с разрешения капитана морского порта.

137. Суда, находящиеся в морском порту на длительной стоянке, должны иметь планы мероприятий по обеспечению безопасности судна в период длительной стоянки, утвержденные судовладельцем и согласованные с капитаном морского порта.

138. Во время длительной стоянки суда обеспечиваются связью с капитаном морского порта, а судно с ядерными установками или радиационными источниками дополнительно обеспечивается связью с подразделением войск национальной гвардии Российской Федерации.

V. Правила обеспечения безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений

139. Для обеспечения безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений в морском порту не допускается:

швартовка судов к сооружениям, на которых отбойные устройства не оборудованы или повреждены;

швартовка судов за отбойные устройства, а также за части сооружения, не

предназначенные специально для швартовки;

швартовка к причалам судов с параметрами большими, чем параметры расчетного судна, установленные для причала.

140. Швартовые и отбойные устройства причального сооружения должны находиться в исправном техническом состоянии на всем протяжении причалов и соответствовать по своим характеристикам судам, швартующимся к причалам.

141. Длина свободной линии причала с учетом расположения и исправности швартовых устройств должна обеспечивать безопасность судна при его подходе и швартовке к причалу, а также безопасную стоянку судна, в том числе при проведении грузовых операций.

142. При подходе судна с носовым бульбом к причалу соприкосновение бульба с причалом должно быть исключено.

143. Швартовка судов к волнозащитным и берегоукрепительным сооружениям не допускается, за исключением случаев, если конструкция этих сооружений допускает подход и стоянку судов и сооружения имеют швартовые и отбойные приспособления.

144. Капитан судна, повредившего портовое гидротехническое сооружение, должен немедленно сообщить об этом капитану морского порта.

145. В целях обеспечения безопасности и сохранности средств навигационного оборудования (далее – СНО) суда, кроме судов, осуществляющих техническое обслуживание СНО, не должны подходить и швартоваться к плавучим маякам, буям и другим плавучим СНО.

146. Без разрешения капитана морского порта в морском порту и на подходах к нему не допускается:

устанавливать и демонтировать СНО;

устанавливать огни в зоне действия светящих береговых и плавучих СНО;

складировать грузы в охранной зоне береговых СНО;

возводить сооружения, которые могут ухудшить видимость СНО.

147. Судно, обнаружившее повреждение СНО или его смещение со штатного места, совершившее касание плавучего СНО или навал на него, должно сообщить об этом СУДС или СКУС.

VI. Правила обеспечения экологической безопасности, включающие установление видов отходов с судов, подлежащих сбору в морском порту, правила обеспечения соблюдения карантина в морских портах

148. В целях обеспечения экологической безопасности суда, находящиеся в акватории морского порта или на подходах к нему, не должны:

сливать за борт судна сточные воды, за исключением случаев, установленных правилом 11 главы 3 приложения IV к МАРПОЛ;

выбрасывать за борт судна отходы любого рода;

разводить открытый огонь и сжигать отходы любого рода на борту судна;

осуществлять выброс с судна вредных веществ в атмосферу с превышением установленных норм;

производить работы по очистке и покраске корпусов судов, в том числе подводную очистку, без разрешения капитана морского порта;

производить мойку трюмов, палуб и надстроек со сбросом воды за борт.

149. Капитан судна должен немедленно сообщить капитану морского порта о случаях сброса вредных веществ в акватории морского порта и на подходах к нему как со своего судна, так и с любого другого судна, а также о замеченных загрязнениях.

150. Капитан судна, ошвартованного у причала, обязан принять меры, исключающие загрязнение водной поверхности, причала и дна, а также организовать постоянную очистку от снега и грязи трапов.

151. Во время нахождения судна в морском порту и на подходах к морскому порту все клапаны, клинкеты и другие запорные устройства, через которые сбрасываются нефтесодержащие смеси, сточные воды и вредные вещества за борт (кроме танков изолированного балласта), должны быть на судне закрыты и опломбированы.

152. Твердые отсепарированные остатки нефти и нефтепродуктов, промасленная ветошь, мусор, мелкая тара, технические, пищевые и прочие бытовые отходы сдаются с судна на берег или судно-сборщик в упаковке, не допускающей попадание указанных отходов в окружающую среду.

153. Нефтесодержащие воды, нефтяные остатки, сточные воды и иные загрязненные воды сдаются с судна на специализированные береговые приемные средства или суда-сборщики.

154. Не допускается сбрасывать с причальных устройств (причалов) в акваторию морского порта производственные и бытовые отходы, загрязненный снег.

155. При выполнении грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами должны выставляться боновые ограждения, обеспечивающие локализацию возможных зон разлива нефти и нефтепродуктов. Порядок постановки боновых заграждений определяется в обязательных постановлениях.

Бункеровка судов топливом и смазочными маслами наливом с судов-бункеровщиков производится при условии готовности технических средств локализации и ликвидации разлива нефтепродуктов.

156. При отсутствии больных на борту судно, прибывшее в морской порт, обязано поднять флаг «Q» (Квебек) в соответствии с Международным сводом сигналов и держать его до окончания санитарно-карантинного контроля.

157. Капитан судна, прибывающего в морской порт из района с неблагополучной санитарно-эпидемиологической обстановкой, или судна, на борту

которого имеются инфекционные больные или иные признаки неблагополучной санитарно-эпидемиологической обстановки, должен сообщить об этом капитану морского порта при передаче информации, предусмотренной пунктом 49 настоящих Общих правил.

158. Капитан морского порта при получении сведений о неблагополучной санитарно-эпидемиологической обстановке на судне должен сообщить об этом органам, осуществляющим санитарно-карантинный контроль, и дает указания СУДС или СКУС о постановке такого судна в район или место карантинной стоянки по согласованию с этими органами.

159. Санитарно-карантинный контроль судна предшествует всем видам контроля и надзора в морском порту и осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации[51)].

160. До окончания санитарно-карантинного контроля судна и предоставления ему свободной практики никто, кроме должностного лица, осуществляющего санитарно-карантинный контроль, не имеет права покидать судно.

161. В случае обнаружения на борту судна грызунов судно подвергается дератизации независимо от наличия действующего свидетельства об освобождении судна от санитарного контроля или о прохождении судном санитарного контроля.

162. На судах, стоящих у причалов, для предупреждения перехода крыс с судна на берег и обратно:

швартовы защищаются противокрысиными щитами на весь период стоянки судна у причала;

в темное время суток трапы должны приподниматься над причалом и освещаться. При подъеме трапа над причалом выход на него с судна должен быть заблокирован.

VII. Правила выполнения маневров, связанных с прохождением судов относительно морских дноуглубительных судов при встречном плавании

163. При подходе судна к работающему дноуглубительному судну на расстояние десяти кабельтовых судно должно дать один продолжительный (4 - 6 секунд) звуковой сигнал, означающий запрос о возможности прохода, и/или запросить такую возможность по каналам связи ОВЧ и уменьшить свою скорость до минимально возможной, позволяющей управлять судном.

С дноуглубительного судна, услышав продолжительный звуковой сигнал с

[51)] Приказ Минтранса России от 22 декабря 2009 г № 247 «Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 12 февраля 2010 г, регистрационный № 16401) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 3 ноября 2010 г. № 239 (зарегистрирован Минюстом России 11 февраля 2011 г., регистрационный № 19817) и от 21 октября 2013 г. № 321 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2013 г., регистрационный № 30933).

подходящего судна, и/или получив запрос на проход по каналам связи ОВЧ, должны подтвердить сторону свободного прохода или занятости его по каналам связи ОВЧ и/или звуковыми сигналами:

один продолжительный звук – «Идти вправо по ходу»;

два продолжительных звука – «Идти влево по ходу»;

три продолжительных звука – «Проход закрыт, остановитесь».

164. Судно, получив с дноуглубительного судна ответный звуковой сигнал и/или подтверждение стороны прохода по каналам связи ОВЧ, в зависимости от его значения должно проходить мимо дноуглубительного судна с минимально возможной скоростью, позволяющей безопасно управлять судном, держась от него на возможно большем расстоянии, либо ожидать освобождения прохода.

165. Дноуглубительное судно должно заблаговременно обеспечить безопасный проход подходящему судну.

166. Не допускается подход к дноуглубительному судну и отход от него грунтоотвозных судов, буксиров, катеров и других судов во время прохода другого судна мимо дноуглубительного судна.

167. Не допускается нахождение у борта дноуглубительного судна со стороны свободного прохода одновременно двух грунтоотвозных судов.

168. Суда, проходящие мимо дноуглубительных судов, не должны обгонять друг друга, тащить за собой по грунту тросы, цепи и другие предметы, а также держать якоря приспущенными.

169. При одновременном подходе к дноуглубительному судну двух судов, идущих противоположными курсами, капитаны судов и капитан дноуглубительного судна должны руководствоваться правилом: первым проходит судно, идущее вниз по течению, выходящее из морского порта или следующее по фарватеру в сторону выхода из морского порта.

170. Дноуглубительное судно, не занятое дноуглубительными работами, не должно находиться на фарватере, где маневрирование судов затруднительно.

171. Дноуглубительное судно при выполнении дноуглубительных работ выставляет огни и знаки, предписанные правилом 27 (d) МППСС-72, в том числе расположенные по вертикали огни и знаки для указания возможной стороны прохода других судов:

со стороны, с которой может пройти другое судно, в темное время суток - два зеленых круговых огня, в светлое время суток - два черных ромба;

со стороны, на которой существует препятствие, в темное время суток - два красных круговых огня, в светлое время суток - два черных шара.

172. Если безопасный проход судна мимо работающего дноуглубительного судна невозможен, то с обеих сторон дноуглубительного судна должны быть выставлены расположенные по вертикали огни и знаки: в темное время суток - два красных круговых огня, в светлое время суток - два черных шара.

173. Расположение огней и знаков, выставленных на дноуглубительном судне для указания возможности и стороны прохода других судов, должно соответствовать направлению прохода других судов вне зависимости от положения (курса) дноуглубительного судна.

174. В темное время суток на носу и на корме грунтоотвозных судов, стоящих у бортов дноуглубительного судна, должно быть поднято по одному белому огню, которые должны быть видны по всему горизонту с расстояния не менее трех морских миль.

175. В темное время суток на плотиках, поддерживающих становые цепи, а также на понтонах, водомерных рейках и на других приспособлениях для дноуглубительных работ, установленных на фарватерах, должны быть подняты белые огни, дальность видимости которых не менее трех морских миль. В светлое время суток на указанных предметах для предостережения проходящих судов поднимаются красные флаги.

176. Дноуглубительное судно, производящее дноуглубительные работы при ограниченной видимости, подает сигналы в соответствии с правилом 35 (g) МППСС-72 для судов, стоящих на якоре, а для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и о возможности столкновения дополнительно подает один короткий, один продолжительный и один короткий звуковые сигналы.

VIII. Правила ледокольной проводки судов

177. В целях обеспечения навигационной доступности морского порта и обеспечения безопасности мореплавания в условиях льдообразования в морских портах и на подходах к ним осуществляется ледокольная проводка судов.

178. Начало и окончание периода ледокольной проводки судов, ограничения для судов по режиму ледового плавания в акватории морского порта и на подходах к нему устанавливаются капитаном морского порта в соответствии с обязательными постановлениями.

179. В период ледокольной проводки капитаном морского порта определяется точка формирования каравана или точка начала ледокольной проводки, от которой осуществляется ледокольная проводка судов к местам якорных стоянок в акватории морского порта или к местам постановки судов к причалам, а также в обратном направлении в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту.

180. В период ледокольной проводки капитан морского порта должен сообщать капитанам судов о ледовой обстановке в морском порту и на подходах к морскому порту и объявлять типы судов (в соответствии с ограничениями по режиму ледового плавания), освобожденных от ледокольной проводки и допущенных к ней, а при получении заявки на ледокольную проводку сообщать координаты начала и очередность ледокольной проводки судна.

181. Судно, подлежащее ледокольной проводке, должно иметь ледовый класс, присвоенный классификационным обществом и соответствующий ограничениям по режиму ледового плавания, установленным капитаном морского порта в соответствии с пунктом 178 настоящих Общих правил.

182. Ледокольная проводка судна осуществляется при следующих условиях:

на судне должен находиться достаточный для перехода запас топлива, пресной воды, продовольствия, аварийного снабжения в соответствии с

установленными нормами;

судовые водоотливные средства должны быть исправны;

судно должно иметь исправную приемо-передающую радиоустановку, радионавигационные приборы, ледовый (поисковый) прожектор;

судовая энергетическая установка и винто-рулевой комплекс должны находиться в состоянии, обеспечивающем возможность маневрирования судна в ледовых условиях при следовании за ледоколом;

якорное, швартовное и буксирное устройства должны быть исправны и готовы к возможному использованию;

капитан судна должен подтвердить готовность судна и экипажа к ледокольной проводке.

При невыполнении этих условий капитан морского порта вправе отказать судну в ледокольной проводке.

183. Суда, идущие за ледоколом, должны соблюдать место в караване и заданную дистанцию, установленные капитаном ледокола. Суда должны быть готовы дать немедленно полный ход назад. Если судно начинает двигаться назад, руль должен находиться в положении «Прямо».

184. Буксируемое ледоколом судно должно выдерживать режим работы судовой пропульсивной установки, указанный ледоколом, а также должно быть постоянно готово изменить режим работы судовой пропульсивной установки (в том числе дать полный ход назад) или отдать буксир по указанию ледокола.

185. Время и порядок следования судов через лед, а равно и число проводимых одновременно судов определяются капитаном морского порта по согласованию с капитаном ледокола.

Очередность ледокольной проводки устанавливается в соответствии с суточным графиком движения и расстановки судов в морском порту.

186. Капитан судна, следующего во льду за ледоколом, подчиняется указаниям капитана ледокола, относящимся к движению во льду, и действует в соответствии с ними.

187. Суда, следующие за ледоколом во льду, должны руководствоваться сигналами в соответствии с пунктами 188 – 192 настоящих Общих правил, подаваемыми ледоколом звуковыми средствами или по радиосвязи. Указания ледокола, переданные с помощью этих сигналов, выполняются судами немедленно.

Любой сигнал, поданный ледоколом или другим судном, должен дублироваться каждым позади идущим судном последовательно, начиная с судна, ближайшего к ледоколу или к судну, подавшему сигнал.

188. Сигналы, используемые при ледокольной проводке в соответствии с Международным сводом сигналов, приведены в приложениях № 5 и 6 к настоящим Общим правилам.

189. Сигнал «Кило» (тире, точка, тире), передаваемый звуковыми и световыми средствами, может быть использован ледоколом для напоминания судам об их обязанности вести непрерывное наблюдение за радиосигналами.

190. Сигнал «точка, точка, тире, точка, точка», переданный с ледокола, означает: «Прекратите продвижение вперед» и дается только судну, находящемуся в

ледовом канале впереди ледокола и приближающемуся или удаляющемуся от него. Этот же сигнал, переданный с судна на ледокол, означает: «Я прекратил движение вперед». Указанный сигнал не должен передаваться по радио.

191. В случае аварийной ситуации и при необходимости срочно изменить режим движения идущих в караване судов переданные по радио команды «Уменьшите ход», «Немедленно остановите судно» и «Мои движители работают на задний ход» обязательно дублируются соответствующими звуковыми сигналами.

192. При ледокольной проводке дополнительно могут применяться двухбуквенные сигналы:

WM «Уиски Майк» - ледокольная проводка сейчас начнется, используйте специальные сигналы для связи между ледоколами и проводимыми судами и ведите непрерывное наблюдение за звуковыми, зрительными и радиосигналами;

WO «Уиски Оскар» - ледокольная проводка окончена, следуйте по назначению.

193. Использование при ледокольной проводке сигналов в соответствии с пунктами 188 – 192 настоящих Общих правил не освобождает суда от выполнения требований МППСС-72.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Общим правилам
(п. 55)

Документы для оформления прихода судна в морской порт [53)]

1. Свидетельство о праве плавания под флагом государства регистрации судна.
2. Судовая роль.
3. Список пассажиров (предъявляется в том случае, если на судне находятся пассажиры).
4. Мерительное свидетельство.
5. Классификационное свидетельство.
6. Свидетельство о грузовой марке.
7. Морская медико-санитарная декларация.
8. Свидетельство о прохождении судном санитарного контроля или Свидетельство об освобождении судна от санитарного контроля.
9. Декларация о грузе (предъявляется в том случае, если на судне находится груз).
10. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судов, перевозящих более двух тысяч тонн нефти или нефтепродуктов в качестве груза).
11. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (для судов валовой вместимостью более тысячи).
12. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.
13. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения мусором.
14. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами.
15. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды.
16. Международное свидетельство об охране судна.
17. Свидетельство о безопасности пассажирского судна.
18. Свидетельство о безопасности грузового судна.
19. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.
20. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.
21. Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
22. Свидетельство о праве собственности на судно.
23. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.
24. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.
25. Свидетельство об управлении безопасностью.

[53)] Применяются в зависимости от типа и классификации судна в соответствии с законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

26. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом.

27. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом.

28. Свидетельства об изъятии, выдаваемые в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2008 г. № 1012 «О предоставлении судну освобождения (изъятия) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года, Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года»[54)].

29. Копия разрешения на перевозки и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства (для судов, плавающих под иностранным флагом).

30. Документ о соответствии на перевозку опасных грузов в случае, если судно перевозит опасные грузы.

31. Копия документа о соответствии судовладельца требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатации судов и предотвращением загрязнения.

32. Разрешение на вылов (добычу) водных биоресурсов (для рыболовных судов, приходящих с промысла).

33. Свидетельство судна полярного плавания, предусмотренное Международным кодексом для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

34. Свидетельство об управлении балластными водами.

[54)] Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 2, ст. 220; 2011, № 26, ст. 3811.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Общим правилам
(пп. 18, 56, 57,75 и 80)

Документы для оформления судна на выход из морского порта [55)]

1. Свидетельство о праве плавания под флагом государства регистрации судна.
2. Судовая роль.
3. Морская медико-санитарная декларация.
4. Свидетельство о прохождении судном санитарного контроля или Свидетельство об освобождении судна от санитарного контроля.
5. Мерительное свидетельство.
6. Информация об остойчивости и наставление по креплению грузов, одобренная органом классификации судов.
7. Свидетельство о грузовой марке.
8. Дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа судна.
9. Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна.
10. Классификационное свидетельство.
11. Декларация о грузе (предъявляется в том случае, если на судне находится груз).
12. Расчет остойчивости судна на момент оформления отхода из морского порта.
13. Список пассажиров (предъявляется в том случае, если на судне находятся пассажиры).
14. Свидетельство о безопасности пассажирского судна.
15. Свидетельство о безопасности грузового судна.
16. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.
17. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.
18. Свидетельство о праве собственности на судно.
19. Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
20. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом в зависимости от случая.
21. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом в зависимости от случая.
22. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судов, перевозящих более двух тысяч тонн нефти или нефтепродуктов в качестве груза).

[55)] Применяются в зависимости от типа и классификации судна в соответствии с законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

23. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (для валовой вместимостью судов более тысячи).

24. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.

25. Международное свидетельство об охране судна.

26. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.

27. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

28. Свидетельство об управлении безопасностью.

29. Свидетельства об изъятии, выдаваемые в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2008 г. № 1012 «О предоставлении судну освобождения (изъятия) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года, Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года».

30. Грузовой план.

31. Информация грузоотправителя о грузе.

32. Копия разрешения на перевозки и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства (для судов, плавающих под иностранным флагом).

33. Документ о соответствии на перевозку опасных грузов в случае, если судно перевозит опасные грузы.

34. Копия документа о соответствии судовладельца требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатации судов и предотвращением загрязнения.

35. Свидетельство об управлении балластными водами.

36. Свидетельство судна полярного плавания, предусмотренное Международным кодексом для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

37. Разрешение на вылов (добычу) водных биоресурсов (для рыболовных судов, выходящих на промысел).

38. Морские навигационные карты и морские навигационные пособия на предстоящий район плавания.

39. Заявление о получении нефти и/или нефтепродуктов, подписанное получателем нефти и/или нефтепродуктов с указанием количества полученной с судна нефти и/или нефтепродуктов, и согласия получателя на предоставление информации о получателе в Международный фонд компенсации ущерба от загрязнения нефтью (при осуществленной выгрузке нефти и/или нефтепродуктов в отношении каждого получателя нефти и/или нефтепродуктов).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Общим правилам
(п. 62)

Перечень документов, подлежащих проверке при осмотре судна[56)]

1. Свидетельство о праве плавания под флагом государства регистрации судна.
2. Судовая роль.
3. Дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа.
4. Свидетельства, удостоверяющие годность членов экипажа к работе по состоянию здоровья и медицинские свидетельства.
5. Список пассажиров (предъявляется в случае, если на судне находятся пассажиры).
6. Пассажирское свидетельство.
7. Судовое санитарное свидетельство о праве плавания.
8. Морская медико-санитарная декларация.
9. Информация об остойчивости.
10. Мерительное свидетельство.
11. Свидетельство о грузовой марке.
12. Свидетельство о безопасности пассажирского судна.
13. Свидетельство о безопасности грузового судна.
14. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.
15. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.
16. Свидетельство о праве собственности на судно.
17. Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
18. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судов, перевозящих более двух тысяч тонн нефти или нефтепродуктов в качестве груза).
19. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (для судов валовой вместимостью более тысячи).
20. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.
21. Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна (проверяется при отходе судна).
22. Классификационное свидетельство.
23. Свидетельство об управлении безопасностью.
24. Свидетельство о безопасности судна специального назначения.
25. Свидетельство о безопасности морской передвижной буровой установки.
26. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом.

[56)] Применяются в зависимости от типа и классификации судна в соответствии с законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

27. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом.

28. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

29. Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна и разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна.

30. Свидетельство судна полярного плавания, предусмотренное Международным кодексом для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

31. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.

32. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

33. Международное свидетельство об охране судна.

34. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды.

35. Свидетельство о предотвращении загрязнения воздуха дизельной установкой.

36. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами.

37. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения мусором.

38. Разрешение на судовую радиостанцию.

39. Судовой журнал.

40. Санитарный журнал.

41. Машинный журнал (для судов с механическим двигателем).

42. Журнал нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами (при наличии таких операций).

43. Журнал нефтяных операций для нефтяных танкеров.

44. Журнал операций со сточными водами.

45. Журнал грузовых операций (при наличии таких операций).

46. Радиожурнал.

47. Судовой вахтенный журнал, содержащий записи об испытаниях и учениях, и журнал для записей проверок и технического обслуживания спасательных средств и устройств.

48. Журнал операций с мусором.

49. Журнал непрерывной регистрации истории судна.

50. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

51. Документы, содержащие сведения об опасных грузах с указанием информации об их размещении на судне, в соответствии с правилом 4/III МАРПОЛ.

52. Данные системы автоматического замера, регистрации и управления за последний балластный рейс – в отношении нефтяных танкеров.

53. Расписание по тревогам, схема противопожарной защиты и схема по борьбе за живучесть.

54. Руководство по методам и устройствам (предъявляются танкерами-химовозами).

55. Наставление по креплению груза.

56. Информация о грузе, представленная грузоотправителем.

57. Свидетельства об изъятии, выдаваемые в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2008 г. № 1012 «О предоставлении судну освобождения (изъятия) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года, Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года».

58. Свидетельство об управлении балластными водами.

59. План управления балластными водами.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Общим правилам
(п. 79)

Перечень документов для оформления судов, выходящих из морского порта на внутренние водные пути Российской Федерации или прибывающих с внутренних водных путей в морской порт[57)]

1. Свидетельство о праве собственности на судно.
2. Свидетельство о праве плавания судна под флагом регистрации судна.
3. Свидетельство о годности судна к плаванию (для судов внутреннего плавания).
4. Список членов экипажа судна (судовая роль), составляемый капитаном судна.
5. Судовой журнал (вахтенный журнал или единый вахтенный журнал), машинный журнал (для судна с механическим двигателем, эксплуатируемого членами экипажа судна без совмещения должностей).
6. Судовое санитарное свидетельство.
7. Свидетельство о предотвращении загрязнения окружающей среды с судна.
8. Разрешение на судовую радиостанцию.
9. Свидетельство или сертификат о минимальном составе экипажа судна.
10. Свидетельство о классификации.
11. Мерительное свидетельство.
12. Для судов внутреннего водного транспорта - дипломы командного состава судна и свидетельства рядового состава судна. Для судоводителей и лиц судовой команды, несущих ходовую навигационную вахту на морском судне на внутренних водных путях, – квалификационные свидетельства о знании правил плавания по внутренним водным путям.
13. Свидетельство на разовый перегон по внутренним водным путям (при наличии).
14. Копия страхового полиса, заверенная страховщиком, выдавшим страховой полис, подтверждающего страхование гражданской ответственности или банковская гарантия обеспечения гражданской ответственности судовладельца за вред, причиненный имуществу физических лиц или юридических лиц, в том числе загрязнением с судна нефтью и другими веществами, а также за вред, причиненный инфраструктурам речного порта, морского порта (в случае плавания судна в акватории морского порта).
15. Копия документа о соответствии разработанной и применяемой судовладельцем системы управления безопасностью судов.
16. Свидетельство судна полярного плавания, предусмотренное Международным кодексом для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.
17. Судовое свидетельство об управлении безопасностью.

[57)] Применяются в зависимости от типа и классификации судна в соответствии с законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Общим правилам
(п. 188)

Однобуквенные сигналы для связи между ледоколом и проводимыми судами

Номер	Сигнал	Значение сигнала	
		с ледокола	с проводимого судна
1	A (Альфа) точка, тире	Идите вперед (следуйте по ледовому каналу)	Я иду вперед (следую по ледовому каналу)
2	G (Голф) тире, тире, точка	Я иду вперед, следуйте за мной	Я иду вперед, следую за вами
3	J (Джулиэт) точка, тире, тире, тире	Не следуйте за мной (следуйте по ледовому каналу)	Я не следую за вами (буду следовать по ледовому каналу)
4	P (Папа) точка тире, тире, точка	Уменьшить ход	Я уменьшил ход
5	N (Новэмбер) тире, точка	Застопорить двигатели	Я стопорю двигатели
6	H (Хотэл) точка, точка, точка, точка	Дайте обратный ход двигателям	Даю обратный ход двигателям
7	L (Лима) точка, тире, точка, точка	Немедленно остановите судно	Я останавливаю судно
8	4 (Картэфоур) точка, точка , точка, точка, тире	Стоп. Я застрял во льду	Стоп. Я застрял во льду
9	Q (Кэбэк) тире, тире, точка, тире	Сократите расстояние между судами	Я сокращаю расстояние между судами
10	B (Браво) тире, точка, точка, точка	Увеличьте расстояние между судами	Я увеличиваю расстояние между судами
11	5 (Пантафайв) точка, точка, точка, точка, точка	Внимание	Внимание
12	Y (Янки) тире, точка, тире, тире	Приготовьтесь принять (отдать) буксир	Я готов принять (отдать) буксир

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Общим правилам
(п. 188)

Дополнительные сигналы, используемые судами при ледовых операциях

Сигнал	Значение сигнала
E (Эко) * точка	Я изменяю свой курс вправо.
I (Индиа) * точка, точка	Я изменяю свой курс влево.
S (Сиэра) * точка, точка, точка	Мои движители работают на задний ход.
M (Майк) тире, тире	Мое судно остановлено и не имеет хода относительно воды.

Примечание: Сигналы, помеченные звездочкой (*), при передаче их звуком могут применяться только в соответствии с МППСС-72.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Общим правилам
(п. 69)

Рекомендуемый образец разрешения на выход судна из морского порта

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
MINISTRY OF TRANSPORT OF RUSSIAN FEDERATION
FEDERAL AGENCY OF MARITIME AND RIVER TRANSPORT

Разрешение на выход судна из морского порта _____
Port Clearance Seaport of _____
№/No. _____

Название судна
Name of ship_____

ИМО номер
IMO number_____

Флаг судна
Ship's flag _____

Порт регистрации
Port of registry_____

Тип судна
Type of ship _____

Год постройки
Year built _____

Валовая вместимость
Gross tonnage _____

Длина наибольшая
LOA _____

Наименование и ИМО номер судовладельца/оператора
Name and IMO number of shipowner/operator _____

Район плавания
Navigation Area _____

Район ГМССБ
GMDSS Area_____

Порт назначения
Next port of call _____

Количество членов экипажа
Crew size _____

Количество пассажиров
Passenger number _____

Наименование и количество груза
Kind and quantity of cargo _____

Дата и время выдачи
Time and date of issue _____

От имени капитана морского порта _____
On behalf of the Captain of Seaport of _____

_____

М.П.
Stamp here

Подпись, ФИО должностного лица
Signature, name of authorized officer

gost.e-ecolog.ru

РЕДАКТОР