

**Сравнение редакций (от 14.10.2002 и 19.01.2018)
Правил плавания (судов) по внутренним водным путям РФ**

Зарегистрировано в Минюсте РФ ~~30 декабря 2002~~ России 7 марта 2018 г. N 408850283

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

от ~~14 октября 2002~~ 19 января 2018 г. N 12919

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ
ПЛАВАНИЯ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Список изменяющих документов

~~(в ред.~~

~~В соответствии с Приказом пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 11, ст. 1001) Минтранса РФ от 31.03.2003 N 444)~~

~~В соответствии с пунктом 2-1001; 2003, N 14, ст. 1256, N 27, ст. 2700; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 50, ст. 5279, N 52, ст. 5498; 2007, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, 5557, N 50, ст. 6246; 2008, N 29, ст. 3418, N 30, ст. 3616; 2009, N 1, ст. 30, N 18, ст. 2141, N 29, ст. 3625, N 52, ст. 6450; 2011, N 15, ст. 2020, N 27, ст. 3880, N 29, ст. 4294, N 30, ст. 4577, 4590, 4591, 4594, 4596, N 45, ст. 6333, 6335; 2012, N 18, ст. 2128, N 25, ст. 3268, N 26, ст. 3446, N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; 2014, N 6, ст. 566, N 42, ст. 5615, N 45, ст. 6153, N 49, ст. 6928; 2015, N 1, ст. 55, N 29, ст. 4356, ст. 4359; 2016, N 11, ст. 1478, N 27, ст. 4300; 2017, N 27, ст. 3945, N 52, ст. 7923, официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 29.12.2017), статьи 4 подпунктом 5.2.11(8) и пунктом 3 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 15, ст. 1612; N 24, ст. 2601; N 52, ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740; N 11, ст. 1029; N 17, ст. 1883; N 18, ст. 2060; N 22, ст. 2576; N 42, ст. 4825; N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378; N 4, ст. 506; N 6, ст. 738; N 13, ст. 1558; N 18, ст. 2249; N 32, ст. 4046; N 33, ст. 4088; N 36, ст. 4361; N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650; N 6, ст. 652; N 11, ст. 1222; N 12, ст. 1348; N 13, ст. 1502; N 15, ст. 1805, N 25, ст. 3172; N 26, ст. 3350; N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935; N 26, ст. 3801, 3804; N 32, ст. 4832; N 38, ст. 5389; N 46, ст. 6526; N 47, ст. 6660; N 48, ст. 6922; 2012, N 6, ст. 686; N 14, ст. 1630; N 19, ст. 2439; N 44, ст. 6029; N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388; N 12, ст. 1322; N 26, ст. 3343; N 33, ст. 4386; N 38, ст. 4821; N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1286, N 18, ст. 2177, N 30, ст. 4311, ст. 4325, N 37 ст. 4974, N 42, ст. 5736, N 43, ст. 5901, N 43, ст. 5926; 2015, N 2, ст. 491, N 16, ст. 2394, N 17, ст. 2571, N 20, ст. 2925, N 38, ст. 5300, N 47, ст. 6605, N 49, ст. 6976; 2016, N 1, ст. 242, N 2, ст. 325, N 7, ст. 996, ст. 997, N 16, ст. 2229, N 28, ст. 4741, N 37, ст. 5497, N 40, ст. 5752, N 42, ст. 5929; 2017, N 10, ст. 1485, N 37, ст. 5539, N 42, ст. 6166, N 43, ст. 6327, N 52, ст. 8161), приказываю:~~

~~1. Утвердить прилагаемые статьи 34 Правил Федерального закона от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 11, ст. 1001) приказываю:~~

~~1. Утвердить прилагаемые Правила плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации.~~

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

3. Признать не действующим на территории Российской Федерации Приказ Министерства речного флота РСФСР-утратившими силу приказы Минтранса России: от 28 августа 1984 г. N 10014 октября 2002 г. N 129 "Об утверждении и введении в действие Правил плавания по внутренним водным путям РСФСР". Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2002 г., регистрационный N 4088);

3. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на заместителя Министра Н.Г. Смирнова:

от 31 марта 2003 г. N 114 "О внесении изменений и дополнений в приказ Минтранса России N 129 от 14 октября 2002 года" (зарегистрирован Минюстом России 7 апреля 2003 г., регистрационный N 4387).

Министр
С.ФРАНК
М.Ю.СОКОЛОВ

Утверждены
Приказом
приказом Минтранса России
от 14 октября 2002 г. 19.01.2018 N 42919

ПРАВИЛА
ПЛАВАНИЯ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

I. Общие положения

1. Правила плавания судов по внутренним водным путям (далее - Правила) устанавливают порядок плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации (далее - Правила) разработаны в соответствии с Федеральным ВВП).

2. Правилами движения и стоянки судов в бассейнах внутренних водных путей (далее - правила движения и стоянки судов), утверждаемыми в соответствии с законом пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" <1> (далее - КВВТ) — (, применительно к отдельным участкам ВВП бассейна могут быть определены иные нормы, чем установленные в настоящих Правилах, при этом применяются нормы правил движения и стоянки судов.

<1> Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 11, ст. 1001; 2003, N 14, ст. 1256, N 27, ст. 2700; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 50, ст. 5279, N 52, ст. 5498; 2007, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, 5557, N 50, ст. 6246; 2008, N 29, ст. 3418, N 30, ст. 3616; 2009, N 1, ст. 30, N 18, ст. 2141, N 29, ст. 3625, N 52, ст. 6450; 2011, N 15, ст. 2020, N 27, ст. 3880, N 29, ст. 4294, N 30, ст. 4577, 4590, 4591, 4594, 4596, N 45, ст. 6333, 6335; 2012, N 18, ст. 2128, N 25, ст. 3268, N 26, ст. 3446, N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; 2014, N 6, ст. 566, N 42, ст. 5615, N 45, ст. 6153, N 49, ст. 6928; 2015, N 1, ст. 55, N 29, ст. 4356, ст. 4359; 2016, N 11, ст. 1478, N 27, ст. 4300; 2017, N 27, ст. 3945, N 52, ст. 7923, официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 29.12.2017).

Правила действуют

Издание ежесуточных сообщений и передача ежесуточных сообщений на суда осуществляются администрациями бассейнов внутренних водных путей, открытых в установленном порядке для судоходства, за исключением устьевых участков рек с морским режимом.

2. В целях понимания настоящих Правил используются следующие термины и определения:

судно – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река – море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода (ст. 3 КВВТ);

самоходное транспортное судно – самоходное судно, осуществляющее перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировку судов и иных плавучих объектов (ст. 3 КВВТ);

скоростное судно – судно на подводных крыльях или воздушной подушке, скорость движения которого составляет 30 километров в час и более;
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

маломерное судно – самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 л.с.) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, а также иное несамоходное судно (гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов) (примечание ст. 11.7 "Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях") – путей (далее - КоАП) (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1 (часть I), ст. 1); АБВВП).

любое судно, передвигающееся с помощью паруса (далее – парусное судно);

судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку (далее – самоходное судно);

судно, предназначенное для регулярной перевозки сухопутных транспортных средств, грузов и пассажиров между береговыми пунктами (далее – паром);

любое сооружение и устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном (далее – плот (соединение плавучего материала));

судно, соединение судов, плотов, буксируемые на тресе самоходными судами (далее – буксируемый состав);

жесткое соединение судов, приводимое в движение толкачом (самоходным судном) (далее – толкаемый состав);

судно, не стоящее на якоре, не ошвартованное к берегу, причалу, плавучему сооружению, другому стоящему судну и не стоящее на мели (далее – судно на ходу);

судно, стоящее на якоре, ошвартованное к берегу, причалу, плавучему сооружению или другому стоящему судну (далее – судно на стоянке);

судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность (далее – судно, занятое ловом рыбы);

наименьшая скорость судна, при которой оно сохраняет управляемость в данных условиях и обстоятельствах (далее – минимальная скорость);

выбранная скорость, которая позволяет обеспечивать безопасное движение, маневрирование и остановку судна в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами (далее – безопасная скорость);

частный случай расхождения, когда хотя бы одно из судов остановилось или уменьшило скорость до минимальной (далее – пропуск);

часть водного пространства на внутреннем водном пути, пригодная для движения судов, обозначенная на местности и (или) карте (далее – судовая ход);

визуальная видимость менее 1,0 км (далее – ограниченная видимость).

3. Настоящие Правила распространяются на экипажи судов, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих судоходство на внутренних водных путях, связанных с эксплуатацией и использованием плавучих объектов, содержанием судоходных водных путей и гидротехнических сооружений при плавании по внутренним водным путям Российской Федерации.

~~4. В дополнение к Правилам государственные речные судоходные инспекции бассейнов определяют особенности движения и стоянки судов в отдельных бассейнах и их участках.~~

~~(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)~~

~~5. К плаванию по внутренним водным путям Российской Федерации допускаются суда, зарегистрированные в установленном порядке в Государственном судовом реестре Российской Федерации, реестре арендованных иностранных судов или судовой книге.~~

~~Плавание судов по внутренним водным путям допускается только под Государственным флагом Российской Федерации. На основании решения Правительства Российской Федерации может быть разрешено плавание, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства (статья 23 КВВТ).~~

~~6. Надзор за соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов осуществляется органами Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации (далее – ГРСИ).~~

~~7. Диспетчерское регулирование движения судов на внутренних водных путях осуществляется бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте (далее – БОГУ на ВВТ).~~

~~8. Один экземпляр настоящих Правил и документ, определяющий особенности движения и стоянки судов в бассейне по пути следования, должны находиться на борту каждого судна, за исключением судов, эксплуатируемых без судовых экипажей.~~

~~9. Каждое судно (кроме эксплуатирующегося без экипажа) должно управляться лицом, имеющим необходимую квалификацию, именуемым в дальнейшем судоводителем:~~

~~– когда в состав входит одно самоходное судно, судоводителем состава является судоводитель самоходного судна;~~

~~– когда в голове буксируемого состава идут два или несколько судов в кильватере, судоводителем, возглавляющим проводку состава, является судоводитель первого судна. Однако, если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем, возглавляющим проводку состава, является судоводитель второго судна;~~

~~– при осуществлении совместной буксировки и толкания несколькими судами судоводителем состава является судоводитель буксировщика (толкача) с наиболее мощными двигателями;~~

~~– при оказании помощи судну (составу), использующему свои машины, в маневрировании или при прохождении затруднительных участков (заходе в шлюз, подходе к причалу и т.п.) судоводителем является судоводитель судна, которому оказывается помощь;~~

~~– при необходимости совместного плавания двух и более судов и (или) составов в составе каравана взаимоотношения между судоводителями определяются судовладельцем.~~

~~10. Судоводитель несет ответственность за соблюдение настоящих Правил на своем судне в соответствии с законодательством Российской Федерации. Судоводители буксируемых судов должны выполнять распоряжения судоводителя состава, наряду с этим они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами.~~

~~11. В соответствии со статьей 27 КВВТ к назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства. Все суда и другие плавучие объекты должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящегося на борту лиц и безопасности плавания:~~

~~– капитаном судна должен быть гражданин Российской Федерации (ст. 30 КВВТ);~~

~~– на капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, поддержанию порядка на судне, защите водной среды, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу;~~

~~– капитан судна обязан, если он может сделать это без серьезной опасности для~~

~~своего судна и находящихся на нем лиц, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде;~~

~~— капитан каждого из столкнувшихся судов обязан оказать помощь другому участвовавшему в этом столкновении судну, его пассажирам и членам экипажа. Капитаны столкнувшихся судов обязаны сообщить друг другу названия своих судов.~~

~~12. В соответствии с пунктом 3 статьи 28 КВВТ права и обязанности членов экипажа судна регулируются уставом службы на судах внутреннего водного транспорта, утвержденным в установленном порядке федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.~~

~~Все другие находящиеся на борту лица обязаны выполнять распоряжения капитана и соблюдать порядок на судне.~~

~~13. Запрещается членам экипажа находиться на вахте в состоянии опьянения (алкогольного или наркотического).~~

~~14. В соответствии с пунктом 2 статьи 34 КВВТ судно не допускается к плаванию, если численность экипажа судна в день выхода в плавание меньше, чем установлено положением о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов.~~

~~15. Судоводители должны принимать все меры предосторожности с целью предотвращения:~~

~~— опасности для человеческой жизни;~~

~~— повреждения судов, плотов, плавучих и гидротехнических сооружений, знаков навигационного оборудования судового хода;~~

~~— создания препятствий для судоходства;~~

~~— загрязнения водной среды.~~

~~16. Для предотвращения непосредственно угрожающей опасности или ее возможных последствий судоводители должны уменьшить скорость до минимальной и принять все меры, которые диктуются практикой судовождения или особыми обстоятельствами, даже если вынуждены отступать от настоящих Правил.~~

~~17. В случае неуверенности в оценке ситуации (неясность в действиях других судов, неподача или неправильное подтверждение сигналов, потеря ориентировки, отсутствие или неисправность знаков навигационного оборудования и т.п.) судоводитель должен уменьшить ход или прекратить движение до выяснения ситуации.~~

~~18. Длина, ширина, надводный высотный габарит, осадка и скорость судов, плотов и составов должны соответствовать техническим данным водного пути и искусственных сооружений.~~

~~Габариты судов и составов должны быть меньше соответствующих габаритов судового хода, шлюзов и мостов на величину запасов, приведенных в приложении N 1 к настоящим Правилам.~~

~~19. Суда загружаются до осадки, определяемой глубиной судового хода, но не превышающей грузовых марок, нанесенных на бортах судна. Для судов, осуществляющих разовые переходы, органы технического надзора и ГРСИ определяют максимальную загрузку исходя из условий плавания.~~

~~20. Загрузка судов не должна нарушать остойчивости и прочности корпуса судна. При этом она должна производиться таким образом, чтобы были обеспечены круговой обзор с поста управления и видимость сигналов.~~

~~21. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это предусмотрено судовыми документами.~~

~~22. Во время движения на посту управления судном должны находиться квалифицированные лица судоводительской специальности в количестве, определенном уставом службы на судах внутреннего водного транспорта.~~

~~(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)~~

~~23. Судоводители должны постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, наблюдение с помощью технических средств, а при особых обстоятельствах вызывать на пост управления капитана судна.~~

~~24. В соответствии со статьей 14 КВВТ на судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре Российской Федерации и осуществляющем судоходство по внутренним водным путям, должны находиться следующие документы:~~

~~— свидетельство о праве собственности на судно;~~

~~—свидетельство о праве плавания судна под Государственным флагом Российской Федерации;~~
~~—свидетельство о годности судна к плаванию с указанием его класса или с классификационным свидетельством;~~
~~—список членов экипажа судна (судовая роль), составляемый капитаном судна;~~
~~—судовой журнал (вахтенный журнал или единый вахтенный журнал), машинный журнал (для судна с механическим двигателем, эксплуатируемого членами экипажа судна без совмещения должностей);~~
~~—судовое санитарное свидетельство;~~
~~—единая книга осмотра судна;~~
~~—свидетельство о предотвращении загрязнения с судна нефтью, сточными водами и мусором;~~
~~—лицензия судовой радиостанции;~~
~~—свидетельство или сертификат о минимальном составе экипажа судна.~~

~~25. На судне должны находиться оригиналы указанных документов, за исключением свидетельства о праве собственности на судно, копия которого должна быть заверена органом, выдавшим такое свидетельство, или нотариусом (статья 14 КВВТ).~~

~~26. На судах смешанного (река — море) плавания дополнительно к перечисленным документам должны находиться документы в соответствии с перечнем, установленным Федеральным законом от 30.04.99 N 81-ФЗ "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 18, ст. 2207), при этом одинаковые документы из обеих перечней могут храниться на судне в единственном экземпляре.~~

~~27. Документы, наличие которых на борту требуется в соответствии с настоящими Правилами или другими применяемыми предписаниями, должны предъявляться по любому требованию официальных лиц компетентных органов.~~

~~28. Наличие на судне свидетельства о праве собственности на судно, свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации, свидетельства о годности судна к плаванию необязательно в подлиннике на несамоходных судах, эксплуатируемых без экипажа. Указанные свидетельства должны храниться у судовладельца несамоходного судна; на толкаче (буксире) допускается иметь копию этих судовых документов, заверенных в установленном порядке.~~

~~29. Капитаны должны оказывать содействие представителям органов надзора и контроля: ГРСИ, БОГУ на ВВТ (требований пожарной безопасности), санитарно-эпидемиологического надзора и обеспечивать необходимые условия для их работы.~~

~~30. Запрещается выставлять за борт судна предметы, которые могут представлять опасность для других судов и гидротехнических сооружений. Когда судно или плот теряет какой-либо предмет в пределах судового хода, в результате чего может возникнуть опасность для судоходства, капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ, указав как можно точнее место, где потерян предмет, кроме того, при необходимости отметить это место и принять меры для извлечения этого предмета.~~

~~31. Когда судну встречается препятствие, представляющее опасность для судоходства, капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ — район внутренних водных путей или район гидросооружений, а также находящиеся в этом районе суда для принятия необходимых мер.~~
(п. 31 в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

~~32. Запрещается пользоваться сигнальными знаками навигационного оборудования водного пути для швартовки судов, плотов и повреждать эти знаки (часть 2 статьи 11.6 КОАП).~~

~~33. Если судно или плот переместили или повредили навигационный знак судоходной обстановки, то капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ.~~

~~34. Каждый капитан должен безотлагательно извещать ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ о всех случаях неисправностей, замеченных в знаках навигационного оборудования водного пути.~~

~~35. Запрещается сбрасывать с судов в водоемы какие-либо предметы и вещества. В~~

частности, запрещается сливать или осуществлять сброс с судов в водоемы нефтяных отходов в любой форме или смесей таких отходов с водой.

36. Если произошел случайный сброс или имеется угроза сброса, то капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ, указать как можно точнее характер и место сброса и принять меры по локализации указанных сбросов. Если судоводитель обнаружил загрязнение водоема другим судном, то капитану судна об этом также необходимо сообщить в ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ.

37. При транспортном происшествии с возможной опасностью для находящихся на борту лиц капитан должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для спасения этих лиц.

38. Каждый капитан, находящийся поблизости от аварийного судна, если имеется опасность для людей, создается угроза для безопасности судоходства или закрытия судового хода, обязан, насколько это совместимо с безопасностью его судна, оказать немедленно ему помощь.

39. О случаях транспортных происшествий с судами, плотами, повреждений гидротехнических сооружений на водных путях капитан обязан известить в кратчайший срок ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ и ГРСИ района, судовладельца, а также диспетчера ближайшего порта и принять все возможные меры для ликвидации последствий транспортного происшествия.

40. Если судно село на мель или затонуло или плот сел на мель на судовом ходу или поблизости от него, капитан должен:

– выставить сигналы в соответствии с пунктом 88 настоящих Правил;

– предупреждать по радиотелефонной связи или иным способом приближающиеся суда с тем, чтобы они могли принять необходимые меры для безопасного прохождения около аварийного судна или плота.

41. Запрещается покидать место транспортного происшествия без разрешения ГРСИ бассейна. В случае невозможности связаться с ГРСИ в связи с удаленностью места происшествия и отсутствием связи капитан судна обязан принять все меры к документированию факта и обстоятельств происшествия и продолжить движение судна до ближайшего пункта дислоцирования ГРСИ бассейна.

42. Передвижение по водным путям судов или составов, которые по своим габаритам не отвечают габаритам пути и требованиям настоящих Правил (далее – особая перевозка), допускается только по особому разрешению, выдаваемому БОГУ на ВВТ по согласованию с ГРСИ бассейна; если перевозки осуществляются в границах нескольких бассейнов, то разрешение должно быть оформлено в каждом бассейне. Эти разрешения должны быть получены до начала перевозки.

II. Средства идентификации судна

43. В соответствии со статьей 13 КВВТ каждое судно, подлежащее государственной регистрации в Государственном судовом реестре Российской Федерации или судовой книге, должно иметь свое название или номер.

Орган, осуществляющий государственную регистрацию судна, присваивает ему идентификационный номер.

Название судна наносится на оба борта носовой части, переднюю стенку надстройки или крылья ходового мостика и корму судна. Присвоенный судну при его государственной регистрации идентификационный номер наносится выше названия судна.

Название судна, осуществляющего судоходство, связанное с пересечением Государственной границы Российской Федерации, наносится на крылья ходового мостика и корму судна буквами латинского алфавита с указанием национальной принадлежности судна – "RUS". На корме судна под его названием указывается пункт приписки судна буквами латинского алфавита.

44. Морские иностранные суда при плавании по внутренним водным путям могут сохранять свои опознавательные знаки.

45. Маломерные суда должны иметь официальные регистрационные знаки, которые содержат название или номер, наименование и местонахождение владельца судна,

которые наносятся на видном месте с внутренней и наружной стороны судна.

~~46. На судовых шлюпках с наружной или внутренней стороны наносятся лишь название судна и их вместимость.~~

III. Визуальная сигнализация

~~473. Требования, относящиеся к сигнальным огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца (ночью). При этом далее - темное время суток.~~

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

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

~~48. Днем, когда требуют условия~~ Требования к расположению на судах и дальности видимости, сигнальных огней и знаков визуальной сигнализации приведены в приложении N 1 к настоящим Правилам.

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

~~49. Расположение огней должно соответствовать требованиям приложения N 2, а дальность видимости - не менее указанным в приложении N 3 к настоящим Правилам.~~

506. Суда, находящиеся на ремонте или на отстое на акваториях, расположенных за пределами судового хода, не на участке внутреннего водного пути, предназначенного для судоходства и обозначенного знаками навигационного оборудования (далее - судовой ход) и не создающие препятствий для других движущихся судов, сигнальные огни и знаки, предписанные ~~огни и знаки~~ настоящими Правилами, могут не нести.

~~51. Сигнальные~~ 7. На судах применяются следующие сигнальные огни:

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

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

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

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

огонь, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 360° (далее - круговой огонь - огонь, излучающий свет непрерывно по дуге горизонта в 360 град.);

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

~~- светоимпульсная отмашка -~~ цветная огонь, излучающий световые проблески через регулярные интервалы времени с частотой 120 или белая более проблесков в минуту

(далее - проблесковый огонь);

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

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

~~- проблесковый огонь - огонь, дающий проблески через регулярные интервалы времени.~~

52. При проходе 8. Для беспрепятственного прохода под мостами, через шлюзы или под линиями ~~воздушных переходов суда могут воздушными переходами~~ линий электропередач судно может нести топовые огни на меньшей, чем установлено настоящими Правилами, высоте ~~для беспрепятственного прохода.~~

53. Флаги 9. Сигнальные флаги и щиты должны быть прямоугольными. Их длина и ширина должны быть квадратными. Размер стороны квадрата должен быть не менее 4 ммметра, а для маломерных судов флагов-отмашек - не менее 0,6 м7 метра. Для судов длиной менее 25 метров размер стороны квадрата флага должен быть не менее 0,5 метра.

54. Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы 10. Сигнальные знаки в форме шара, конуса, двойного конуса и ромба должны быть окрашены в черный цвет. Указанные сигнальные знаки могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают ~~те же~~ изображения. Их размеры такой же формы.

Размеры сигнальных знаков должны быть:

~~- высота цилиндра - не менее 0,8 м1,2 метра, диаметр - не менее 0,5 м6 метра;~~

~~- диаметр шара - не менее 0,6 ммметра;~~

~~- высота конуса - не менее 0,6 ммметра, диаметр основания - не менее 0,6 м-метра;~~

~~55 большая диагональ - не менее 1,2 метра, малая диагональ - не менее 0,6 метра.~~

11. Запрещается использовать осветительные устройства, прожекторы, а также щиты, флаги и другие предметы, если они могут быть ошибочно приняты за световую сигнализацию, огни и сигналы, упомянутые в настоящих Правилах, или если они могут ухудшить видимость или затруднить распознавание навигационных огней и сигналов сигнальные огни, знаки, флаги и световые сигналы, установленные настоящими Правилами.

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

IV. Ночная ходовая III. Ходовая сигнализация в темное время суток

57. Одинокое самоходное судно должно нести:

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

~~один белый топовый огонь; - в носовой части;~~

~~судно с габаритной длиной (далее - длина) 50 ммметров и более может нести - второй белый топовый огонь, расположенный позади и выше переднего топового огня;~~

~~- бортовые огни;~~

~~- три кормовых огня, расположенные треугольником основанием вниз - на судах шириной более 5 м;~~

~~- три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, при габаритной ширине (далее - ширина) судна более пяти метров;~~

~~один кормовой огонь в диаметральной плоскости - на судах шириной 5 м при ширине судна пять метров и менее.~~

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

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

5915. Многорежимное транспортное средство, которое в своем основном эксплуатационном режиме летит в непосредственной близости от поверхности, используя экранный эффект (далее - экраноплан) при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности, кроме сигнальных огней, указанных в пункте 13 настоящих Правил, должно нести один красный проблесковый круговой огонь.

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

~~— три топовых огня, расположенные в одной плоскости равнобедренным треугольником основанием вниз, верхний из которых должен быть расположен в диаметральной плоскости;~~

~~— три белых топовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 5 приложения N 1 к настоящим Правилам;~~

~~бортовые огни;~~

~~— при ширине судна более пяти метров - три кормовых огня, расположенные треугольником основанием вниз, над ними - расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, и один буксировочный огонь, а судно шириной 5 м:~~

~~при ширине судна пять метров и менее - только один буксировочный огонь.~~

~~60. Толкаемые суда должны~~ 17. Толкаемое судно должно нести:

~~— одиночное - один белый топовый огонь в носовой части;~~

~~— в составе - по одному белому топовому огню нав носовой части каждого переднего судна.~~

6418. Буксирующее судно с механическим двигателем (далее - буксировщик) на ходу должно нести:

~~— два белых топовых огня, расположенные~~расположенных~~ по вертикали; вертикальной линии;~~

~~при буксировке плота - три белых топовых огня, расположенные~~расположенных~~ по вертикали~~вертикальной линии~~;~~

~~— бортовые огни;~~

~~— один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости, и один буксировочный огонь над ним.~~

6219. При буксировке состава несколькими ~~самоходными судами~~ буксировщиками, соединенными в кильватер, головной буксировщик на ходу должен нести сигнальные огни, указанные в пункте 6418 настоящих Правил, остальные буксировщики - ~~такие же~~ огни, указанные в пункте 18 настоящих Правил, за исключением бортовых огней.

6320. Самоходные суда, с механическими двигателями, ошвартованные бортами и буксирующие судно (состав), на ходу должны нести сигнальные огни, указанные в пункте 64,18 настоящих Правил, за исключением ~~внутренних~~ бортовых огней, расположенных между ними.

6421. Самоходное судно у плота с механическим двигателем, помогающее в его проводке плота и ошвартованное к плоту, на ходу вместо сигнальных огней, указанных в пункте 13 настоящих Правил, должно нести три белых топовых огня, расположенных по вертикали, и один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна вертикальной линии, и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров.

6522. Самоходное судно с механическим двигателем на ходу при буксировке на трассе состава с толкачом должно нести такие же сигнальные огни, как самоходное судно, указанное~~указанные~~ в пункте 64,18 настоящих Правил, а толкающее судно~~толкач~~ - один белый топовый огонь, и один буксировочный огонь и ниже его при ширине толкача пять метров и менее.

Толкач, ширина которого более пяти метров, в дополнение к сигнальным огням, указанным в абзаце первом настоящего пункта, должен нести два кормовых огня, расположенных горизонтально. При ширине толкача 5 м и менее оно несет один буксировочный огонь по горизонтальной линии ниже буксировочного огня.

~~66. При буксировке~~23. Буксировщик, в случае осуществления буксировки под бортом любых других судов буксирующее самоходное судно должно другого судна, на ходу должен нести сигнальные огни, указанные в соответствии с пунктом 61 пункте 18 настоящих Правил. Самоходное

Грузовое или пассажирское самоходное судно, находящееся с механическим двигателем при осуществлении в аварийном случае буксировки под бортом, в этом случае другого судна на ходу должно нести топовый огонь и один кормовой огонь, расположенный сигнальные огни в диаметральной плоскости, а несамоходное судно — в соответствии с пунктом 67 пунктом 13 настоящих Правил.

~~67~~Самоходное судно, буксируемое под бортом, должно нести:

один белый топовый огонь и один кормовой огонь при длине судна менее 50 метров; два белых топовых огня и один кормовой огонь при длине судна 50 метров и более.

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

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

— одиночное судно длиной до 50 метров - один белый круговой белый огонь;

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

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

~~68.~~Самоходное судно с механическим двигателем с работающими двигателями, буксируемое на тросе, должно нести огни, указанные в пункте 67 настоящих Правил. (в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

~~69.~~Самоходное маломерное судно должно нести:

— топовый огонь;

— бортовые огни;

— кормовой огонь.

Бортовые сигнальные огни могут быть скомбинированными в одном фонаре, расположенном по оси судна в носовой части, указанные в пункте 13 настоящих Правил, за исключением бортовых огней.

70. Буксируемые и идущие в шлюпке маломерные суда должны нести круговой белый огонь. Это предписание не применяется к шлюпкам судов.

71. Парусные суда должны нести:

— суда длиной 20 и 25. Парусное судно на ходу должно нести:

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

— суда длиной при длине от 7 семи метров до 20 метров - бортовые огни, и один кормовой огонь. При этом, в том числе если данные огни могут быть объединены в одном фонаре, установленном в верхней части мачты;

— судасудно длиной менее 7 семи метров - один белый круговой огонь, расположенный на мачте; при приближении других судов это судно должно, кроме этого, также освещать свой парус фонарем с белым огнем;

— парусное судно Судно, идущее под мотором или под парусом и мотором, одновременно использующее силовую механическую установку, на ходу должно нести сигнальные огни как одиночное самоходное судно, указанные в пункте 13 настоящих Правил.

~~72~~26. Шлюпки судов должны иметь один белый круговой огонь и показывать его при приближении других судов.

~~73.~~Суда, совершающие перевозки опасных грузов 27. Судно с механическим двигателем, перевозящее опасный груз, или суда, которые судно с механическим двигателем, которое не были дегазированы было дегазировано после перевозки таких

~~грузов, должны опасного груза, должно нести на ходу, помимо огней, предписанных в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 5713 настоящих Правил, один красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого топового огня.~~

~~74. Буксировщик или толкач, кроме огней, предписанных настоящими Правилами, должен нести:~~

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

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

~~28. Толкач, если он осуществляет толкание судов, указанных в пункте 27 настоящих Правил, или толкание состава, в который входят суда, указанные в пункте 27 настоящих Правил, вместо верхнего белого топового огня в вершине треугольника из топовых огней, предусмотренного пунктом 5 приложения N 1 к настоящим Правилам, должен нести один красный топовый огонь.~~

~~29. Буксировщик, если в буксируемом им составе находятся суда, указанные в пункте 73,27 судно, занятое буксировкой на тресе, должно нести настоящих Правил, в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 18 настоящих Правил, должен нести один красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней;~~

~~— судно, занятое толканием судов, вместо верхнего белого топового огня в вершине треугольника должно нести красный топовый огонь;~~

~~— если в составе находятся указанные в пункте 73 суда (смешанный состав) — один красный топовый огонь, расположенный выше белых или треугольника.~~

~~75. Паромы канатных переправ, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:~~

~~-30. Паром канатной переправы должен нести:~~

~~один белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее 5 м, однако этапяти метров от поверхности воды, при этом такая высота может быть уменьшена до 3-трех метров, если длина парома не превышает 15 мметров;~~

~~— один желтый проблесковый круговой огонь, расположенный на расстоянии не менее 4 метра над белым круговым огнем.~~

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

~~7631. Самоходное судно с механическим двигателем, занятое толканием, буксировкой на тресе или под бортом самоходного судна (парема) на переправе, кроме предписанных ему огней, должно нести сигнальных огней, указанных в пунктах 16, 18 или 23 настоящих Правил, на ходу должно нести один желтый проблесковый круговой огонь.~~

~~Несамоеходное судно несет при работе толканием один белый топовый огонь, при буксировке — один белый круговой огонь, если судно длиной до 50 метров, свыше 50 метров — два круговых огня на носу и корме.~~

~~77. Плоты32. Плот на ходу должныдолжен нести:~~

~~— при длине плота менее 60 мметров - один белый круговой огонь на хвостовой части;~~

~~— при длине етплота 60 дөметров и более, но менее 120 мметров - по одному белому круговому огню на головной и хвостовой частях;~~

~~— при длине етплота 120 дөметров и более, но менее 240 мметров - по одному белому круговому огню на углажжакдом углу плота;~~

~~— при длине етплота 240 дөметров и более, но менее 480 мметров - по одному белому круговому огню на углажжакдом углу плота и на бөртажжакдом бөрту в средней части, а на плөтах длиной более плөта;~~

~~при длине плөта 480 м добавляются два белых круговых огняметров и более на жакдом бөрту устанавливаются дополнительные белые круговые огни, расположенные таким образом, чтобы расстояние между огнями по бөртам через жакдыедлине плөта не превышало 240 метров.~~

V. Ночная стояночная IV. Стояночная сигнализация в темное время суток

7833. Одинокое судно на стоянке должно нести:

—самоходное судно шириной 5 м и менее, а также одинокое несамоходное судно длиной не менее 50 м — метров на стоянке должно нести на мачте один белый круговой огонь.

Одинокое самоходное судно шириной более пяти метров на стоянке должно нести один белый круговой огонь на мачте;

— самоходное шириной более 5 м — белый круговой огонь в носовой части, два кормовых огня, расположенные расположенных горизонтально, и один белый огонь на краю ходового мостика, расположенный выше бортовых огней и видимый со стороны судового хода, видимый в секторе 180 град.; ° от направления прямо по носу до направления прямо по корме.

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

79. Дебаркадер, плавмастерская, брандвахта должны нести один белый круговой огонь на мачте и один белый круговой огонь на стенке надстройки, видимый со стороны судового хода.

8034. В составе или группе соединенных несамоходных судов, стоящих на рейде или у берега, суда, находящиеся со стороны судового хода, и все суда переднего счала должны нести по одному белому круговому огню на носовой части, а все суда последнего (заднего) счала - на кормовой части.

81. Суда 35. Судно с опасными грузами или их остатками опасным грузом на стоянке должны — дополнительно должно нести в дополнение к сигнальным огням, предписанным указанным в пункте 7833 настоящих Правил, нести один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

8236. Нефтеперекачивающие, нефтебункеровочные и зачистные станции должны нести такие же сигнальные огни и знаки, как несамоходные суда соответствующих размеров, указанные в пункте 33 настоящих Правил для несамоходного судна соответствующего размера, а также один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

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

38. Плот на стоянке в пути следования должны должен нести такие же сигнальные огни, как и на ходу указанные в пункте 33 настоящих Правил.

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

85. Плавучие причалы, насосные станции и другие плавучие установки должны нести при длине менее 50 м один белый круговой огонь, при длине 50 м и более — белый круговой огонь через каждые 50 м.

8640. Лесонаправляющие и лесоограждающие плавучие сооружения лесных запаней и гаваней на оконечностях, а также по всей длине через каждые 100 м метров должны нести круговые огни такого же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков навигационного оборудования, предназначенных для обозначения правой или левой кромок судового хода.

87. Сети, поставленные в непосредственной близости от судового хода или на его части, должны обозначаться через каждые 100 м на лодках или других приспособлениях круговыми огнями того же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков.

88. На судне, стоящем на мели, должны нестись установленные для него стояночные огни и, кроме того, на уровне плавучего знака:

—со стороны или сторон, с которых 41. Плавучие объекты должны нести при их длине менее 50 метров - один белый круговой огонь на мачте и один белый круговой огонь на стенке надстройки, видимые со стороны судового хода, при их длине 50 метров и более -

по одному белому круговому огню на каждой оконечности, а также дополнительные белые круговые огни, расположенные таким образом, чтобы расстояние между этими огнями не превышало 50 метров.

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

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

~~— со стороны, с которой~~ если другим судам проход невозможен, — три красных круговых огня, ~~днем — три черных шара,~~ расположенных по вертикали вертикальной линии на наиболее видном месте.

~~89. Затонувшее на судовом ходу или вблизи него судно должно быть ограждено плавучими знаками навигационной обстановки.~~

VI. Дневная сигнализация

90. 43. Если судно из-за неисправности двигателей, движителей, корпуса, рулевого устройства и других механизмов и/или гидрометеорологических явлений не может маневрировать в соответствии с настоящими Правилами (далее - судно, лишенное возможности управляться), то такое судно должно нести два красных круговых огня, расположенных по вертикальной линии на наиболее видном месте. Если судно, лишенное возможности управляться, имеет ход относительно воды, то дополнительно - бортовые и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров.

V. Ходовая и стояночная сигнализации в светлое время суток

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

~~91. Самоходные и несамоходные суда, осуществляющие перевозки опасных грузов, или суда, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должны нести красный конус вершиной вниз.~~

~~92. Судно~~45. Судно, лишенное возможности управляться, должно нести два черных шара, расположенных по вертикальной линии на наиболее видном месте.

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

~~93. Толкач или буксировщик состава, стоящего на якоре, должен поднимать черный шар, видимый со всех сторон.~~

~~94. Сети, поставленные в непосредственной близости от судового хода или на его части, должны обозначаться желтыми поплавками или желтыми флагами в количестве, достаточном для указания их местонахождения.~~

VII. Особая сигнализация

~~95. Суда органов надзора могут, не нарушая требований, предъявляемых к сигнализации другими положениями~~47. Судно (состав), стоящее на мели, в случае если проход других судов невозможен, должно дополнительно к знаку, предписанному пунктом 46 настоящих Правил, выставлять три черных шара, расположенных по вертикальной линии и видимых со всех сторон.

VI. Особая сигнализация

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

~~96. Когда терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать:
- флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;
- частое мигание круговым огнем, прожектором, вертикальное перемещение огня;
- ракеты красного цвета;
- медленное повторяемое поднятие и опускание вытянутыми в сторону руками.~~

~~9749. Самоходное или несамоходное судно, осуществляющее перевозку опасного груза, или самоходное/несамоходное судно, которое не было дегазировано после перевозки опасного груза, на ходу и на стоянке в светлое время суток должно нести сигнальный флаг (щит) "Б" из Международного свода сигналов <2>.~~

~~-----
<2> Правило 21 главы V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года (приложение N 1 к Бюллетеню международных договоров, 2011 год), (Официальный интернет-портал правовой информации, <http://www.pravo.gov.ru>, 2017, N 0001201707250015, N 0001201707260007, N 0001201707260008, N 0001201707260009, N 0001201707260010, N 0001201707270055, N 0001201707270056, N 0001201707270057, N 0001201707270058, N 0001201707270059, N 0001201707270060, N 0001201707280018, N 0001201707280019, N 0001201707280020, N 0001201707280021, N 0001201707280022, N 0001201707280023, N 0001201707280024, N 0001201707280025, N 0001201707310024, N 0001201707310025, N 0001201707310026, N 0001201707310027, N 0001201707310028, N 0001201707310029, N 0001201707310030, N 0001201707310044, N 0001201707310055, N 0001201707310056, N 0001201708010039, N 0001201708010040, N 0001201708010041, N 0001201708010042, N 0001201708010043, N 0001201708010044, N 0001201708010045, N 0001201708010046, N 0001201708010071).~~

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

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

~~один зеленый круговой огонь на мачте; при работе~~

~~на правой стороне судового хода - два красных круговых огня (тентовых), расположенных в дополнение к зеленому круговому огню на мачте по одному красному круговому огню, расположенному на носовой и кормовой частях снаряда на высоте тента с ходовой (далее - тентовые огни) со стороны; при работе судового хода;~~

~~на левой стороне - два зеленых круговых огня соответственно; при работе поперек судового хода (разработка траншей для подводных переходов и т.д.) два вышеуказанные тентовых огня должны быть расположены в дополнение к зеленому круговому огню на мачте по одному зеленому круговому огню, расположенному на носовой или кормовой частях земснарядов соответственно кромки снаряда на высоте тента со стороны судового хода.~~

~~51. Землесосный ~~98~~ Рефулерный снаряд, отводящий при работе грунт на берег с помощью трубы-грунтопровода (далее - рефулерный снаряд), при работе на судовом ходу должен нести-выставлять, кроме сигналов, указанных в пункте 97,50 настоящих Правил, на плавучем грунтопроводе рефулерного снаряда круговые огни через каждые 50 метров (красные - при отвале грунта за правую кромку судового хода, белые - при отвале грунта за левую кромку судового хода).~~

~~99. Дноочистительные снаряды и суда, занятые 52. Дноочистительный снаряд и судно, занятое подводными работами (подъем судов, прокладка труб, кабелей и т.п. без водолазных работ), должны нести-должен выставлять в темное время суток один зеленый круговой огонь на мачте, днем - сигнальный флаг а в светлое время суток - сигнальный флаг, представляющий собой двухцветное прямоугольное полотнище с косицами, разделенное по вертикали пополам на две части, при этом левая часть полотнища - белого цвета, а правая часть полотнища - синего цвета (далее - флаг "А"-).~~

~~100. Плавучие краны, добывающие 53. Плавучий кран, добывающий грунт на судовом ходу или вне его, а дноуглубительные снаряды-дноуглубительный снаряд - при работе только за пределами судового хода должны, должен нести такие же сигнальные огни и знаки, как и несамоходные суда соответствующих размеров-несамоходное судно~~

соответствующего размера при стоянке на якоре.

40454. Судно, занятое водолазными работами, ночью в темное время суток должно нести два зеленых круговых огня, расположенных по вертикали, днем вертикальной линии, а в светлое время суток - два сигнальных флага "А"-, расположенных по вертикальной линии один над другим.

40255. Самоходный дноуглубительный снаряд с протаскиваемым (волочащимся) по дну грунтоприемником при заборе грунта на ходу должен нести:

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

в светлое время суток - три знака, расположенные по вертикали расположенных по вертикальной линии: два черных шара и между ними черный ромб;

—ночью, помимо сигнализации, предусмотренной настоящими Правилами, — два зеленых круговых огня, расположенных горизонтально на рее кормовой мачты на расстоянии не менее 2,0 м друг от друга.

40356. Дноуглубительные и дноочистительные снаряды, водолазные суда и суда, предназначенные для ведения осуществления подводных работ, не занятые выполнением своих основных операций, на ходу и стоянке должны нести такие же сигнальные огни и знаки, как и соответствующие самоходные или несамоходные суда. При этом на грунтопроводе должны быть выставлены белые круговые огни через каждые 50 метров.

40457. Судно технического флота, занятое тралением судового хода, и при работе у плавучих знаков навигационного оборудования, должно нести на мачте днем один сигнальный флаг "А" (щит), а ночью в темное время суток один зеленый круговой огонь, на мачте, бортовые огни и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров, а в светлое время суток - флаг "А".

40558. Судно, занятое протаскиванием траловых сетей или другого орудия лова рыбы, протаскивающее траловую сеть или другое орудие лова, которое ограничивает его маневренность, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

—ночью в темное время суток - два круговых огня, расположенные по вертикали (верхний - зеленый, нижний - белый); расположенных по вертикальной линии на расстоянии не менее 4 метра впереди и ниже топового огня); один топовый огонь (судно длиной менее 50 метров не обязано, но может нести такой топовый огонь), бортовые огни и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров;

—днем в светлое время суток - два соединенных своими вершинами черных конуса, расположенные черного цвета, расположенных друг над другом.

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

59. Судно, предназначенное для лова рыбы, не занятое ловом рыбы, на ходу или на стоянке, не занятое ловом, должно нести те же огни, что и самоходное и несамоходное судно сигнальные огни, предписанные настоящими Правилами соответствующему самоходному или несамоходному судну.

407. Суда, занимающиеся устранением девиации, несут двухфлажный сигнал, состоящий из букв "О" и "Q" международного свода сигналов ("О" - двухцветное полотнище красного и желтого цветов, разделенное по диагонали и поднятое выше сигнала "Q", "Q" - желтое полотнище). Суда обязаны уступать им дорогу.

4080. Судно, выполняющее девиационные работы, в светлое время суток должно

нести сигнал, состоящий из двух флагов:

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

нижний флаг в виде прямоугольного полотнища желтого цвета (далее - флаг "Q").

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

флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;
частое мигание круговым огнем, прожектором, вертикальное перемещение огня;
ракеты красного цвета;

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

VII. Звуковая сигнализация, УКВ радиосвязь радиотелефонная связь

~~108. В тех случаях, когда положениями настоящих Правил предусмотрены звуковые~~

~~62. Звуковые сигналы, они предусмотренные настоящими Правилами, должны подаваться:~~

~~— самоходными судами, за исключением маломерных, — посредством механически действующих сигнальных приборов;~~

~~— несамоходными и маломерными судами, машинное оборудование которых не имеет прибора для подачи сигналов, — посредством колокола или рожка.~~

~~Указанные сигналы должны отвечать предписаниям судоводителями в соответствии с приложениями приложением N 42 к настоящим Правилам. Если судоводители согласовали свои действия по УКВ радиосвязи, то звуковые сигналы могут не подаваться.~~

~~109. В случае движения~~
~~63. При движении судов в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на борту которого находится судоводитель состава.~~

~~110. Когда судно~~
~~64. Судно, терпящее бедствие, просит о помощи, оно подает сигналы посредством повторяющихся ударов в колокол или продолжительных звуков.~~

~~111. Не нарушая других положений настоящих Правил, каждое судно должно в случае необходимости подать сигналы, приведенные в приложении N 4 к настоящим Правилам.~~

~~112. Подача сигналов в крупных населенных пунктах и на отдельных участках пути (кроме сигналов звуковой сигнал "Сигнал бедствия и сигналов для предотвращения аварийной ситуации) может быть ограничена документами, определяющими особенности движения судов в бассейне."~~

~~113. Запрещается пользоваться звуковыми сигналами иными, чем те, которые указаны в настоящих Правилах, или пользоваться указанными сигналами в условиях иных, чем те, которые предписаны или допущены в настоящих Правилах.~~

~~114. Все самоходные суда, а также береговые пункты управления движением флота~~
~~65. Самоходные суда должны быть оснащены установками радиотелефонной связи.~~

~~Установки радиотелефонной связи УКВ радиосвязи, позволяющими осуществлять УКВ радиосвязь с другими судами и береговыми службами на судах и их количество должны соответствовать предписаниям органов Российского Речного Регистра ВВП.~~

~~115. Порядок использования радиотелефонных установок определяется правилами радиосвязи на внутренних водных путях и указанием по организации судовой радиосвязи в бассейне (регионе), которые должны быть на каждом судне.~~

~~116. Судовые радиотелефонные станции установки УКВ радиосвязи должны быть постоянно включены на канале межсудовой радиосвязи и обеспечивать надежную связь во время движения и маневрирования судов, судна и при стоянке судна на якоре, а также в условиях ограниченной видимости, при наступлении штормовой погоды и использоваться во всех случаях, требующих заблаговременного согласования судоводителями взаимных действий. Использование этого канала связи для других переговоров запрещается.~~

~~117. Переговоры по радиотелефонной связи не фиксируются, за исключением~~

распоряжений и случаев приема информации, заносимой в судовой журнал.

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

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

Во время согласования ~~этих~~ действий между судами (составами) судоводители других судов не должны мешать их ~~разговорам~~. ~~Согласование судами взаимных действий по радиотелефонной связи в переговорах.~~

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

~~419. Когда суда согласовали свои действия по радиотелефонной связи, звуковые сигналы, предусмотренные настоящими Правилами для этих случаев, могут не подаваться.~~

~~420 Указанные в настоящем пункте Правил положения не распространяются на скоростные суда и суда, осуществляющие буксировку плотов.~~

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

Если судоводитель судна, вызываемого ~~на радиотелефонную связь~~ по УКВ радиосвязи, не отвечает, то для его вызова подается ~~установленный настоящими Правилами~~ звуковой сигнал - "Прошу выйти на связь".

~~421. В границах гидроузлов судоводители должны вести переговоры по радиотелефонной связи на канале радиостанции гидроузла.~~

~~422. При подходе судна к непросматриваемым или затруднительным нерегулируемым участкам водного пути и движении по ним, при плавании в условиях ограниченной видимости судоводитель должен информировать другие суда о своем местонахождении и своих действиях, подавая также предусмотренные для данных случаев звуковые и световые сигналы.~~

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

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

70. Судоводитель судна, следующего с опасным грузом или с его остатками (состава), перевозящего опасный груз, при согласовании по радиотелефонной связи УКВ радиосвязи взаимных действий с другими судами должен информировать их судоводителей этих судов о наличии ~~такого~~ на судне опасного груза или его остатков.

~~424. Движение самоходных судов с неисправными радиотелефонными установками допускается как исключение~~ 71. В случае неисправности установки УКВ радиосвязи судно (состав) может осуществлять движение только до ближайшего пункта ремонта радиоэлектронных средств.

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

VIII. Средства навигационного оборудования на ВВП

73. Движение судов (составов) по ВВП регулируется знаками, приведенными в приложении N 53 к настоящим Правилам — определены запрещающие, предписывающие.

Для указания судового хода и указательные организации движения судов на ВВП устанавливаются знаки навигационного оборудования и даны их значения.

426. В-навигационные огни, приведенные в приложении N 64 к настоящим Правилам определены сигнальные.

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

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

76. Запрещается использовать знаки и — огни, — которые устанавливаются навигационного оборудования для указания положения швартовки судов (составов) и плотов.

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

IX. Плавание судов при любых условиях видимости

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

79. Длина, ширина, надводный высотный габарит, осадка судов (составов) и плавучих объектов (далее - габариты) должны быть меньше соответствующих габаритов судового хода на водном пути и упорядочения мостов на величину запасов, приведенных в приложении N 5 к настоящим Правилам, а также соответствующих габаритов шлюзов на величину запасов, установленных в приложении к Правилам пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, утвержденным приказом Минтранса России от 3 марта 2014 г. N 58 <3> (далее - Правила пропусков судов через шлюзы), за исключением случаев, установленных пунктом 81 настоящих Правил.

<3> Приказ Минтранса России от 3 марта 2014 г. N 58 "Об утверждении Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей" (зарегистрирован Минюстом России 30 июля 2014 г., регистрационный N 33349).

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

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

X. Движение судов по внутренним водным путям

427. Судно, 81. Движение по ВВП, пропуск через шлюзы, проход под мостами судов (составов) и плавучих объектов, габариты которых не соответствуют требованиям, установленным приложением N 5 к настоящим Правилам, Правилами пропуска судов через шлюзы, а также требованиям пункта 80 настоящих Правил, допускается при наличии плана обеспечения безопасности плавания судна (состава) и плавучего объекта в рейсе (далее - План), разработанного судовладельцем/владельцем по всему маршруту следования и согласованного соответствующей АБВВП до начала движения судна

(состава) и плавучего объекта по ВВП.

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

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

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

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

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

буксирующее или толкающее судно с наиболее мощными главными двигателями;

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

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

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

85. Подачу сигналов визуальной и звуковой сигнализации осуществляют:

головное судно - если буксировщики соединены в кильватер;

буксирующее судно - при осуществлении совместной буксировки и толкания или оказании помощи самоходному судну;

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

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

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

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

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

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

— на реках и водохранилищах — на участках ВВП, обозначенных знаками навигационного оборудования - от устья к истоку реки, включая участки ВВП, где в отливом при отливах и приливом приливах направление течения меняется;

— на каналах:

имени Москвы — от г. Москва к п. Большая Волга;

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

основного судового хода к берегу.

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

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

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

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

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

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

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

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

по Боткинскому водохранилищу - от плотины Боткинской ГЭС в сторону населенного пункта Частые;

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

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

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

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

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

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

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

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

на Новосибирском водохранилище - от Новосибирского гидроузла к городу Камень-на-Оби;

на Северо-Двинской шлюзованной системе - к реке Шексне;

на озере Лача - к реке Свидь;

на озере Кубенское - к реке Порозовица;

на озере Кенозеро - к реке Поче;

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

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

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

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

на Беломорско-Балтийском — от г. Беломорск к г. Павленецканале, включая озеро Выгозеро, по основному судовому ходу - от города Беломорска к городу Повенцу;

Волго-Балтийском — от г. Череповец к г. Вытегра;

Волго-Донском - от р. Дон к р. Волга;

— на дополнительных судовых ходах, которые отходят озера Выгозеро - от основного и не соединяются с ним, — от основного судового хода к берегу в сторону берега;

— на озерах — в соответствии с документами, определяющими особенности движения судов в бассейне.

128. Под судном, на Приладожских каналах - от города Шлиссельбурга в сторону реки Свирица;

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

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

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

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

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

в Тишковском, Аксаковском, Пироговском рукавах - от пристаней "Тишково",

"Аксаково" и "Пансионат Клязьма" соответственно в сторону основного судового хода канала имени Москвы;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу N 62 - от судового хода N 65 (410 километр) в сторону реки Согожа;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу N 63 - от судового хода N 65 (поворотный буй) в сторону города Череповец;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу N 64 - от судового хода N 63 в сторону города Весьегонск;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу N 65 - от Рыбинского гидроузла до Угличского гидроузла;

на Рыбинском водохранилище на спрямлениях между судовыми ходами N 65 и 63, N 64 и 63 - от судового хода N 63.

91. Судно считается идущим вниз, понимается судно, осуществляющее движение если оно движется в направлении, противоположном, чем указано в пункте 127 настоящих Правил движению вверх.

12992. Основной судовый ход – судовый ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе;

– дополнительный судовый ход – судовый ход, отходящий от основного, а затем соединяющийся с ним, а также судовый ход, отходящий от основного и предназначенный для подхода к берегу, причалам, затонам и т.п.;

– основной судовый ход притока является дополнительным по отношению к основному судовому ходу реки, в которую этот приток впадает;

93. Участки ВВП, на которых запрещается расхождение и обгон судов (составов), указаны в правилах движения и стоянки судов, на навигационных картах, атласах и обозначены на местности знаками "Расхождение и обгон запрещены" или "Расхождение и обгон составов запрещены".

94. На ВВП запрещаются:

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

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

движение судов (составов) и плотов самосплавом;

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

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

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

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

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

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

96. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

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

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

выметывать рыболовные снасти более чем наполовину судового хода;

начинать выметывание рыболовных снастей перед приближающимися судами (составами);

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

97. Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоходные пролеты, оборудованные знаками навигационного оборудования и навигационными огнями, приведенными в приложении N 4 к настоящим Правилам.

98. –полоса движения – часть судового хода между его осью и правой или левой кромкой судового хода;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

следовать в соответствующей полосе движения в установленном на ней направлении;

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

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

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

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

~~-кромка судового хода – условная линия, ограничивающая судовой ход по ширине;~~

~~-встречное плавание – движение двух судов, двигающихся навстречу друг другу;~~

~~-расхождение – маневр, связанный с прохождением одного судна относительно другого при встречном плавании;~~

~~-обгон – приближение обгоняющего судна к другому (обгоняемому) в направлении под углом более 22,5 град. позади траверза обгоняемого судна и обгон его;~~

~~-пересекающиеся курсы – пересечение курсов двух судов таким образом, что может возникнуть опасность столкновения;~~

~~-пропуск – частный случай расхождения или обгона.~~

~~130. Расхождение и обгон разрешаются лишь в тех случаях, когда ширина судового хода достаточна для одновременного прохода.~~

~~131. Участки судоходных путей, на которых по условиям плавания 111. Судам (составам) запрещается расхождение и обгон судов, указываются в документах, определяющих особенности движения судов в бассейне, навигационных картах и обозначаются на местности информационными знаками.~~

~~132. Судам запрещается:~~

~~движение самоходных судов, ошвартованных бортами пересекать полосы движения, за исключением аварийных случаев и случаев комплексного обслуживания, но не более чем двух. При буксировке под бортом буксируемое судно находится с правой стороны буксирующего судна. При этом управлять движением и маневрированием и обеспечивать подачу сигналов должно судно, у которого свободен левый борт; перехода на дополнительные судовые ходы для подхода к причалам или месту работ, оказания помощи судам и/или людям, терпящим бедствие.~~

~~обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе трех судов при ширине судового хода менее 200 м;~~

~~пересечение судном полосы движения или всего судового хода на расстоянии менее 1 км от приближающихся судов без согласования взаимных действий, при этом во всех случаях пересечение должно производиться под углом, близким к прямому;~~

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

~~133. Судно на участке 112. При плавании на участках ВВП с двухсторонним движением, где ось судового хода не обозначена осевыми знаками навигационного оборудования, судно (состав) должно следовать правой по ходу полосы движения стороной судового хода, а там, где это затруднено (по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям), - придерживаясь оси судового хода и обеспечивая готовность к безопасному расхождению со встречными судами левыми бортами. При этом каждое судно своевременно уклоняется вправо, насколько это необходимо и безопасно, и следует так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади встречным судном (составом) левыми бортами.~~

~~Исключение из настоящего правила допускается в отношении судов, буксирующих плоты, и скоростных судов.~~

~~134. Судно, идущее вверх, первым заблаговременно, а в случае ограниченного по путевым условиям обзора - при визуальном обнаружении встречного судна, должно согласовать свои действия по радиотелефонной связи и подать отмашку с левого борта.~~

~~Судно, идущее вниз, должно принять и незамедлительно подтвердить указанную сторону расхождения (пропуска) подачей отмашки.~~

~~135113. Судно (состав), получившее в соответствии с пунктом 69 настоящих Правил информацию о занятости участка ВВП, должно обеспечить безопасное расхождение/пропуск, а если участок ВВП не позволяет осуществлять движение судов (составов) в обоих направлениях одновременно - остановиться и ожидать в безопасном для пропуска встречного судна (состава) месте.~~

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

~~114. В случае, когда по условиям пути или каким-либо другим причинам расхождение на участке ВВП затруднено, судно, (состав), идущее вверх, с момента обнаружения судна, (состава), идущего вниз, должно регулировать свое движение маневрировать таким образом, чтобы встреча произошла расхождение произошло в наиболее удобном месте. При этом оно должно заблаговременно уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно, убавить ход или остановиться и осуществить пропуск встречного судна по левому борту.~~

~~136. Если два судна идут встречными курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то каждое судно должно изменить курс вправо с тем, чтобы они могли разойтись левыми бортами.~~

~~137115. При расхождении суда, не имеющие исправно действующих радиотелефонных станций и которые не смогли осуществить между собой радиотелефонную связь, должны подать сигнал "Прошу уменьшить ход".~~

~~138. В случае невозможности пропуска встречного судна по левому борту судно, одновременном подходе к участку ВВП, на котором запрещается расхождение, судно (состав), идущее вверх, должно заблаговременно перейти на левую по ходу сторону в наиболее удобное место, уклониться влево, насколько это необходимо и безопасно, убавить ход до минимального или остановиться и осуществить пропуск встречного судна по правому борту, при этом предварительно согласовать свои действия по радиотелефонной связи и отмашками по правому борту пропустить судно (состав), идущее вниз.~~

~~139. Судно, буксирующее плот, первым заблаговременно, а при ограниченном по путевым условиям обзоре - при визуальном обнаружении встречного судна, должно показать отмашкой сторону расхождения.~~

~~Встречное судно должно незамедлительно подать отмашку с соответствующего борта и осуществить расхождение или пропуск бортом, указанным плотоводом.~~

~~140. Скоростные суда116. При проходе зон подводных переходов или водозаборов, обозначенных на местности и на навигационной карте или атласе соответствующими знаками, судно (состав) или плот должно проследовать такую зону, надежно закрепив якоря и выбрав лоты, цепи (тросы)-волокуши и иные устройства, находящиеся за бортом.~~

~~117. В случае обнаружения в зоне подводного перехода или водозабора выбросов газов, нефтепродуктов или нефтяных пятен, на судне должны объявить общесудовую тревогу, запретить работы, связанные с огнем, курение и нахождение на палубе посторонних лиц, использование УКВ радиосвязи и/или мобильных телефонов.~~

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

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

~~-----
<4> Приказ Минтранса России от 18 марта 2014 г. N 72 "Об утверждении Порядка разработки в отношении судна плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения и порядка выполнения~~

этого плана" (зарегистрирован Минюстом России 9 июня 2014 г., регистрационный N 32617).

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

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

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

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

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

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

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

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

141. Скоростные суда при встречном плавании должны расходиться между собой только левыми бортами; при этом отмашку первым подает судно, идущее вверх.

142. Обгон одного скоростного судна другим должен осуществляться только по левому борту обгоняемого судна; при этом обгоняемое судно, получив запрос и разрешив обгон, должно незамедлительно уменьшить скорость и следовать с минимальной скоростью до окончания обгона.

143. Сторону обгона и расхождения с другими судами, кроме плотоводов, определяет и показывает скоростное судно. При этом, как правило, расхождение должно осуществляться левыми бортами, а обгон — по левому борту обгоняемого судна. Встречные и обгоняемые суда должны подтвердить отмашкой указанную сторону и не допускать отклонения от своего пути до окончания расхождения или обгона.

144. Движение скоростных судов в неводоизмещающем положении разрешается только в светлое время суток, когда не менее чем за 1 км невооруженным глазом видны и отчетливо опознаются навигационные знаки.

145. Маломерные суда должны следовать ~~124. Судно длиной 20 метров и менее должно осуществлять плавание за пределами судового хода или по установленной полосе движения. В случае, когда по условиям пути такое следование это~~ невозможно, они могут ~~идти~~ идти ~~но может двигаться~~ по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах ~~до 10~~ десяти метров от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование ~~немаломерных судов на судовом ходу и обязаны~~ и обязаны ~~заблаговременно уходить с их пути других судов без обмена звуковыми и зрительными визуальными сигналами. Маломерные суда не могут~~ Судоводитель судна длиной 20 метров и менее не может требовать, чтобы ~~и другие суда уступили ему~~ и другие суда уступили ему дорогу.

146. Если два маломерных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то применяются следующие правила:

— маломерные моторные суда должны уступать дорогу всем другим маломерным

немоторным судам;

~~— маломерные немоторные суда и суда; Положения абзаца первого настоящего пункта не идущие под парусом, должны уступать дорогу парусным судам.~~

~~147. Если два парусных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступать дорогу согласно следующим правилам:~~

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

~~— когда оба судна идут одним и тем же галсом, то распространяются на судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;~~

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

~~148. Маломерные и парусные суда при необходимости могут пересекать судовой ход (полосу движения, рекомендованный курс), а также выполнять поворот с пересечением судовой ход, как правило, за кормой проходящих судов.~~

~~Пересечение должно производиться под углом, близким к прямому, и в возможно короткий срок.~~

~~149. Маломерным и парусным судам запрещается:~~

~~— маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих длиной 20 метров и менее, занятого буксировкой/толканием других судов, земснарядов, плотов или иных плавучих кранов и т.д. и в промежутках между ними;~~

~~— останавливаться и становиться объектов, а также на якорь в пределах судовой ход (полосы движения, рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков; суда технического флота.~~

~~— выходить на судовой ход при ограниченной (менее 1 км) видимости, а парусным судам, кроме того, и ночью.~~

~~150. В избежание встречи на участках или местах, где расхождение судов затруднено, применяются следующие правила:~~

~~судно при подходе к непросматриваемому и затруднительному участку, где встречное судно визуально заблаговременно обнаружить невозможно, должно сообщить о подходе по радиотелефонной связи, уменьшить ход и подать "один продолжительный звук". Ночью этот сигнал должен дублироваться лучом прожектора, направленным вверх;~~

~~судно при движении по указанному участку большой протяженности должно через каждые 2–3 минуты подавать "два продолжительных звука";~~

~~суда, убедившись в занятости участка, должны принять меры для обеспечения безопасного расхождения (пропуска), а если участок с односторонним движением — остановиться и ожидать в безопасном для пропуска встречного судна месте;~~

~~при одновременном подходе судов сверху и снизу к участку с односторонним движением судно, идущее вверх, должно остановиться в безопасном месте и пропустить судно, идущее вниз.~~

~~151. При приближении к участкам, обозначенным специальным знаком или указанным в документах, определяющих особенности движения судов в бассейне, или указанным на навигационных картах, на которых запрещается расхождение, идущие вверх суда при получении информации о приближении идущих вниз судов должны остановиться и ждать, пока встречные суда не пройдут этот участок.~~

~~152. Обгон может производиться лишь тогда, когда обгоняющее и обгоняемое суда удостоверились в том, что обгон не представляет опасности и подтвердили согласие на обгон по радиотелефонной связи и световыми сигналами.~~

~~Обгоняемое судно должно по требованию обгоняющего судна уменьшить скорость и предпринять другие действия для обеспечения безопасности обгона.~~

~~153. Обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно по левому борту. 125. Обгон одного судна (состава) другим, за исключением плота, должен осуществляться по левому борту обгоняемого судна (состава).~~

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

~~Обгон по правому борту допускается как исключение разрешен только тогда, когда~~

~~безопасный~~ обгон по левому борту затруднен из-за ~~путевых, метеорологических или других условий.~~

~~154. При обгоне парусного судна другим парусным судном обгоняемое судно должно обеспечить проход обгоняющего судна с наветренной стороны.~~

~~При обгоне какого-либо судна парусным судном обгоняемое судно должно обеспечить проход обгоняющего судна с наветренной стороны.~~

~~155. Когда обгон невозможен ввиду опасности столкновения, обгоняемое судно должно подать сигнал "Предупреждение". В этом случае производить обгон запрещается впредь до получения обгоняемым судном разрешения, которое должно быть дано судном без повторного запроса.~~

~~156. Суда могут произвести оборот лишь после 126. Оборота, связанного с пересечением курса приближающегося судна (состава), выполняется только после согласования с судоводителем этого судна (состава) взаимных действий.~~

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

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

~~128. Судну (составу) разрешено пересекать судовой ход, входить в дополнительные судовые ходы, в протоки и выходить из них только после того, как они удостоверились судоводитель удостоверился в том, что движение других судов дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.~~

~~157. Судно должно выполнять оборот, как правило, только за кормой проходящих судов.~~

~~Оборот перед приближающимися судами может быть выполнен только после согласования взаимных действий.~~

~~158. Оборот не допускается в местах, указанных на лоцманских картах.~~

~~159. Положение пункта 156 настоящих Правил применяется также к судам, которые покидают место якорной стоянки или швартовки.~~

~~160. Суда могут пересекать судовой ход, входить в подходы к портам в протоки, выходить из них после того, как они удостоверились, что эти маневры могут производиться безопасно и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменять свой курс и/или скорость.~~

~~161. Суда, идущие 129. Судно (состав), идущее от берега, причала или дополнительного судового хода, должны беспрепятственно по дополнительному судовому ходу, должно пропускать суда, следующие по основному судовому ходу.~~

~~162. Судно на участках с ограниченными габаритами 130. При пересечении судового хода, в затонах на встречных курсах расхождение судов может производиться любыми бортами, при приближении к откоосу канала, берегу, при проходе вблизи земснарядов, стоящих судов, пляжей и мест отдыха, а также этом первым выходит на УКВ радиосвязь и определяет сторону расхождения судоводитель судна, идущего от правого берега.~~

~~131. Судно на участках пути, где скорость движения ограничена документами, определяющими особенности, в соответствии с требованиями правил движения и стоянки судов в бассейне, предписывающими знаками или обозначена на карте, знака "Скорость ограничена" должно осуществлять движение на пониженной скорости (вплоть до минимальной), чтобы двигаться со скоростью, не создавая опасного волнения превышающей установленного ограничения.~~

~~163. Самоходные суда, движущие составы, должны обладать мощностью, достаточной для того, чтобы обеспечить надлежащую маневренность состава.~~

~~164. Толкач должен иметь возможность своевременно остановить состав и обеспечить его надлежащую управляемость.~~

~~165. Самоходным судам, буксирующим и толкающим составы 132. Самоходному судну, буксирующему или толкающему другие суда, запрещается оставлять эти суда при швартовке и/или постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили судовой ход, и пока судоводитель состава не убедился в безопасности их постановки, что эти суда~~

безопасно ошвартованы или стоят на якорю.

~~166. Толкаемые и буксируемые составы должны соответствовать схемам, подготовленным судовладельцами, утвержденным БОГУ на ВВТ и согласованным с Государственной речной судоходной инспекцией бассейна.~~

~~167. Когда БОГУ на ВВТ вводят в действие общий запрещающий сигнальный знак (приложение N 5 к настоящим Правилам), указывающий, что судоходство на участке временно прекращено, все суда должны остановиться, не доходя до этого запрещающего сигнального знака.~~

~~168. Принятое БОГУ на ВВТ решение о временном прекращении или ограничении судоходства на определенном участке водных путей должно быть доведено также до судовладельцев и судоводителей по радиотелефонной связи и в извещениях судоводителям, или другим способом (Приказ N 55, 2002 г. (рег. N 3551), пункт 8.5 Правил).~~

~~169~~133. Судно при подходе к работающему на судовом ходу дноуглубительному или дноочистительному снаряду должно на расстоянии~~расстоянии~~ не менее 1 км ~~должно~~ подать звуковой сигнал "Внимание" и километра согласовать по УКВ радиосвязи сторону прохода. В случае если дноуглубительный или дноочистительный снаряд не выходит на связь по УКВ радиосвязи, судно должно подать звуковой сигнал "Внимание".

~~170.~~ Дноуглубительный снаряд должен освободить часть судового хода, достаточную для пропуска судна, и показать сторону прохода ночью в темное время суток миганием двух тентовых огней (если ~~земснаряд~~дноуглубительный снаряд отошел к левой кромке судового хода - зелеными, к правой - красными), днем в светлое время суток - светоимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой.

~~171.~~ Дноочистительный снаряд должен показать~~показывает~~ сторону прохода ночью в темное время суток миганием одного кругового огня (белого - при работе у левой кромки судового хода, красного - у правой), днем в светлое время суток - светоимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой.

~~172.~~ Судно при~~При~~ получении разрешительного сигнала ~~должно от~~ командира (вахтенного начальника) дноуглубительного или дноочистительного снаряда согласования стороны прохода судоводитель судна должен ~~подать~~ отмашку с соответствующего борта и проходить, принимая дноуглубительный или дноочистительный снаряд, соблюдая необходимые меры предосторожности.

~~173~~134. При невозможности пропуска судна командир (вахтенный начальник) дноуглубительного или дноочистительного снаряда должен заблаговременно, но не менее чем за километр до приближающегося судна, сообщить об этом по УКВ радиосвязи судоводителю приближающегося судна. В случае, когда командиру (вахтенному начальнику) дноуглубительного или дноочистительного снаряда не удалось установить УКВ радиосвязь с судоводителем приближающегося судна, он должен подать сигнал "Предупреждение".

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

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

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

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

~~174.~~ При одновременном подходе судов к дноуглубительному или дноочистительному снаряду сверху и снизу судно, идущее вниз, или скоростное судно независимо от направления движения проходит в первую очередь.

~~175.~~ При невозможности пропуска дноуглубительный и дноочистительный снаряды должны заблаговременно, но не менее чем за 1 км от приближающегося судна, подать сигнал "Предупреждение".

~~Судно, получив сигнал "Предупреждение", должно незамедлительно прекратить~~

~~движение до получения разрешения на проход без повторного запроса.~~

~~176. Во время прохождения судов земснаряд не должен допускать подхода (отхода) шаланд, обслуживающих его.~~

~~177. Паромы могут~~138. Парому разрешено пересекать судовой ход только тогда, когда они убедились судоводитель парома убедился в том, что движение других судов дает возможность сделать это без риска безопасно и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменять свой курс и/или скорость.

~~178. Паромы канатных переправ подчиняются следующим правилам:~~

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

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

~~– паром не должен оставаться на судовом ходу дольше, чем это необходимо для работы.~~

~~179. Судно при подходе к канатной переправе или светофору не менее чем за 1 км должно подать "один продолжительный звук".~~

~~180. Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоходные пролеты, оборудованные действующими навигационными знаками и огнями (приложение N 6 к настоящим Правилам).~~

~~181. Особые условия прохода под мостами, обусловленные их конструкцией, расположением и гидрологическими особенностями пути, устанавливаются документами, определяющими особенности движения судов в бассейне, или обязательными постановлениями по портам.~~

~~182. Во всех пунктах, кроме областных, краевых и республиканских центров, разводка наплавных мостов и пропуск через них судов должны осуществляться в любое время суток.~~

~~В областных, краевых и республиканских центрах разводка наплавных мостов осуществляется по специальным расписаниям, утвержденным в установленном порядке.~~

~~183. Пропуск судов через разводные и наплавные мосты регулируется их владельцами с помощью семафорной сигнализации (приложение N 5 к настоящим Правилам).~~

~~184. При приближении к наплавным мостам на расстояние не менее 1 км суда подают сигнал "Внимание".~~

~~185~~140. При подходе к парому канатной переправы на траверзе знака "Внимание", а при его отсутствии не менее чем за километр до такой переправы, судоводитель должен согласовать свои действия по УКВ радиосвязи, убавить скорость до минимальной и следовать, соблюдая необходимые меры предосторожности.

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

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

~~186. В~~143. При осуществлении буксировки судна под бортом (за исключением случаев буксировки судна под бортом в пределах рейда) буксируемое судно должно находиться с правой стороны судна, осуществляющего буксировку.

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

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

Х. Плавание судов при взаимном визуальном наблюдении

145. Если другими пунктами настоящих Правил не предусмотрено иное, то в случае, когда при встречном движении двух судов с механическим двигателем возникает

опасность столкновения, каждое судно должно изменить свой курс вправо с тем, чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту.

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

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

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

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

Судно (состав), идущее вниз, должно подтвердить указанную сторону расхождения/пропуска подачей отмашки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(состава) без повторного запроса со стороны судоводителя обгоняющего судна (состава).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Судно, которому уступают дорогу, должно сохранить свой курс и скорость. Однако когда для судоводителя судна, которому уступают дорогу, становится очевидным, что судоводитель судна, которое должно уступить дорогу, не принимает для этого соответствующих действий, он должен предпринять меры для избежания столкновения собственным маневром.

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

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

судну, буксирующему плот;

судну, лишенному возможности управляться;
судну, выполняющему девиационные работы;
судну, занятому подводными работами.

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

судну, лишенному возможности управляться;
судну, выполняющему девиационные работы;
судну, занятому подводными работами.

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

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

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

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

XI. Плавание судов в условиях ограниченной (менее 1 км) видимости

165. При плавании в условиях ограниченной видимости судно (состав) должно подавать соответствующие звуковые сигналы, указанные в приложении N 2 к настоящим Правилам.

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

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

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

радиолокационная станция;

прибор, указывающий скорость поворота судна, или компас;

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

устройство для подачи звуковых сигналов.

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

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

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

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

172. В условиях ограниченной видимости запрещается движение пассажирских судов и судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки паров ниже 60 °С, их

остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками, экранопланам, судам на воздушной подушке, скоростным судам и судам с динамическим принципом поддержания в неводоизмещающем положении.

Требование абзаца первого настоящего пункта не распространяется на перечисленные в нем суда, осуществляющие плавание по участкам ВВП разряда "М" <5>.

<5> Приказ Минтранса России от 30 мая 2016 г. N 138 "Об утверждении перечней водных бассейнов в зависимости от их разряда" (зарегистрирован Минюстом России 21 июня 2016 г., регистрационный N 42577).

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

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

174. В условиях ограниченной видимости проход судов и толкаемых составов под мостами разрешается только при условии, что судходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие ~~надежно опознать~~ судоводителю увидеть эти пролеты не менее чем за 0,5 км, 500 метров и уверенно ориентироваться при подходе к ним (визуально или с помощью технических средств).

При этом ширина судходных пролетов должна быть для одиночных судов и однокорпусных составов не менее пятикратной ширины судна (состава), для других ~~толкаемых~~ составов - не менее трехкратной ширины состава.

~~187. Суда, идущие на шлюзование, обязаны сообщать по радиотелефонной связи диспетчеру шлюза не менее чем за 1,5 часа (если это невозможно, то с максимального расстояния установления устойчивой связи) о расчетном времени подхода к границам шлюза.~~

~~188. Судоводитель при подходе к границам шлюза, но не менее чем за 1 км, запрашивает по радиотелефонной связи у диспетчера шлюза уточненные данные о порядке судопропуска и докладывает о готовности к шлюзованию.~~

~~189. Пропуск судов через шлюзы осуществляется в соответствии с планом-графиком шлюзований, разработанным диспетчерским аппаратом шлюза на основе информации о подходе судов. При составлении графика шлюзований пропуск пассажирских и других судов, работающих по объявленному расписанию, планируется согласно расписанию их движения. Пропуск остальных судов через шлюзы осуществляется в порядке подхода их к шлюзу (месту отстоя).~~

~~При наличии очереди судов на подходах к шлюзам в первую очередь пропускаются суда с нефтепродуктами с температурой вспышки паров ниже 60 град. С или их остатками, взрывчатыми или отравляющими веществами, суда со скоропортящимися грузами и спецобъекты.~~

~~190. Пассажирские суда на подводных крыльях и воздушной подушке при совместном шлюзовании заходят в шлюзовую камеру последними и устанавливаются таким образом, чтобы у них на траверзе не было других водоизмещающих судов, кроме маломерных.~~

~~191. Маломерные суда не могут требовать отдельного шлюзования. Их шлюзование осуществляется совместно с другими судами.~~

~~192. Суда, следующие на ликвидацию транспортных происшествий и пожаров, пропускаются через шлюзы вне очереди.~~

~~193. При движении в подходных каналах шлюзов обгон судов, кроме обгона скоростными судами водоизмещающих судов, допускается только с разрешения диспетчера шлюза.~~

~~194. Суда со взрывчатыми и отравляющими веществами заходят в шлюзы в соответствии с планом-графиком шлюзований без остановки у причальных стенок.~~

~~195. На судах, направляющихся на шлюзование, экипажем судна должно быть проверено надежное действие рулевого управления и дистанционного автоматического управления силовыми установками, а также наличие необходимого давления воздуха в~~

пусковых баллонах главных двигателей.

196. На подходе к шлюзу мачты должны быть уложены (если это диктуется высотными габаритами), якоря надежно закреплены в клюзе.

197. Суда должны заходить в шлюз с безопасной скоростью, чтобы избежать повреждения ворот, защитных устройств и других судов, находящихся в шлюзе, и обеспечить остановку судна (состава) в месте, указанном для его швартовки; при этом на водоизмещающих судах, имеющих два главных двигателя и более, один из них должен быть запущен на режим заднего хода не позднее прохода носовой части судна створа ворот шлюза.

198. Суда длиной более 30 м должны швартоваться не менее чем двумя швартовыми, расположенными по одному борту.

При швартовке за причальные тумбы камер шлюзов персонал шлюза должен выделить необходимое количество швартовщиков. Швартовка за плавучие рымы обеспечивается персоналом судна.

199. При нахождении судов в шлюзе:

— если на опорных стенках шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;

— во время наполнения и опорожнения камеры шлюза и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы так, чтобы они не ударялись об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или другие суда;

— с момента ошвартовки и до момента получения разрешения на выход судам, как правило, запрещено использовать движители.

200. Разрешается совместное шлюзование судов в следующем порядке:

— танкеры и нефтеналивные составы с грузами (или их остатками) в любом сочетании;

— сухогрузные суда и составы (кроме судов с ядовитыми, взрывчатыми и другими огнеопасными грузами), а также суда технического флота с танкерами, загруженными нефтепродуктами (или их остатками) с температурой вспышки паров 60 град. С и выше;

— пассажирские суда (в том числе скоростные) с сухогрузными судами (составами) (кроме судов с ядовитыми, взрывчатыми и другими огнеопасными грузами) и судами технического флота.

201. При совместном шлюзовании должны соблюдаться следующие правила:

— танкеры заходят в шлюз и становятся первыми;

— сухогрузные суда могут быть поставлены в камере шлюза на траверзе танкера при условии, что расстояние между бортами будет не менее 1 м;

— судоводители совместно шлюзуемых танкеров и других судов обязаны выполнять специальные мероприятия противопожарного режима, предусмотренные действующими правилами для такого случая.

202. Распоряжения диспетчера (начальника вахты) шлюза, касающиеся расстановки судов у причальных стенок шлюзов, порядка судопропуска и расстановки в камере шлюза, обязательны для выполнения судоводителями всех судов, которые должны подтвердить получение распоряжений по радиотелефонной связи, а при ее неисправности — подачей звукового сигнала.

Если полученное распоряжение судоводитель считает невыполнимым, то он должен поставить об этом в известность диспетчера шлюза и не предпринимать никаких действий до принятия согласованного решения.

203. Вход судов в камеру шлюза, переход из одной камеры в другую и выход из камеры разрешаются только при зеленом сигнале входного (выходного) светофора.

Начало движения судов в шлюз при двухстороннем судопропуске разрешается также при зеленом сигнале промежуточного светофора.

204. Отсутствие сигнала на светофоре является запрещением, соответствующим красному цвету 175. В этом случае судно может продолжать движение только с разрешения диспетчера шлюза, оформленного записью в судовом журнале и в вахтенном журнале шлюза.

205. Суда, плавающие в условиях ограниченной видимости и на участках судоходных путей с неосвещаемой обстановкой, должны уменьшить свою скорость. Исходя из наличия других судов и условий плавания подавать предписанные настоящими

Правилами звуковые сигналы.

~~206. Суда должны немедленно остановиться при ухудшении видимости, наличии других судов, если местные условия судоходства не обеспечивают безопасности дальнейшего движения. Кроме того, если в составе визуальная связь между буксируемыми судами и самоходным судном становится невозможной, состав должен встать в ближайшем безопасном месте.~~

~~207. При остановке суда должны, по возможности, освободить судовой ход.~~

~~208. Требования к плаванию в условиях ограниченной видимости распространяются на все суда и составы, за исключением маломерных и парусных, при плавании по внутренним судоходным путям с латеральной системой навигационного оборудования при визуальной видимости менее 1 км и на участках судоходных путей с не освещенной в темное время суток обстановкой.~~

~~209. Движение судов в условиях ограниченной (менее 1 км) видимости допускается, если на борту имеется и используется следующее, находящееся в исправном состоянии, оборудование:~~

~~— радиолокационная установка;~~

~~— прибор, указывающий скорость поворота (циркуляции) судна, или компас;~~

~~— радиотелефонная установка, позволяющая осуществлять радиотелефонную связь между судами и между судном и берегом;~~

~~— устройство для подачи звуковых сигналов.~~

~~(п. 209 в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)~~

~~210. Запрещается движение пассажирских судов и судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки паров ниже 60 град. С, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками на всех внутренних водных путях (кроме водных путей разряда "М") при ограниченной (менее 1 км) видимости.~~

~~211. При принятии решения о движении, обгоне или расхождении в условиях ограниченной видимости, на участках судоходных путей с не освещаемой в темное время суток обстановкой необходимо всесторонне оценить степень опасности и целесообразность таких действий исходя из условий и обстоятельств плавания.~~

~~Особое внимание следует обращать на фактическую дальность видимости, интенсивность движения, соотношение габаритов судов (составов) и пути, эффективность радиолокатора в данном районе.~~

~~212. В условиях ограниченной (менее 1 км) видимости плавание судов, кроме судов, указанных в пункте 210 пунктах 172 и 173 настоящих Правил, в зависимости от габаритов судового хода разрешается:~~

~~при ширине судового хода менее 100 метров - движение одиночным судам, толкаемым составам одиночных самоходных судов с одним механическим двигателем, толкаемых составов с несамоходным судном только вверх;~~

~~при ширине судового хода от 100 м и более, но менее до 200 м — одиночным судам метров - двухстороннее движение одиночных самоходных судов с механическим двигателем, а толкаемым составам — также движение толкаемых составов только вверх;~~

~~при ширине судового хода свыше 200 м и более судам и составам метров - двухстороннее движение (плотовым составам в этих условиях движение разрешается самоходных судов с механическим двигателем и составов, а также движение плотовых составов только по озерам и водохранилищам);~~

~~на каналах независимо от ширины судового хода — двухстороннее движение одиночным судам и толкаемым составам только при визуальной видимости берегов по траверсу и не менее двух длин судна (состава) по курсу - двухстороннее движение одиночных самоходных судов с механическим двигателем и толкаемых составов.~~

~~213/176. При ограниченной видимости ~~запрещается~~ запрещаются расхождение и обгон судов (составов) на участках, где судовой ход имеет ширину менее 200 метров, если визуальная видимость составляет менее трех длин судна (состава).~~

~~214. Плавание 177. Судоводитель судна (состава), обгоняющего другое судно (состав) в условиях ограниченной видимости ~~должно осуществляться с соблюдением постоянного:~~~~

~~— визуального и слухового наблюдения;~~

~~— квалифицированного радиолокационного наблюдения;~~

~~— нахождения в рулевой рубке, кроме рулевого, двух судоводителей, один из которых является капитаном судна.~~

~~(п. 214 в ред. Приказа Минтранса РФ, должен по УКВ радиосвязи получить от 31.03.2003 N 114)~~

~~215. При ведении переговоров по радиотелефонной связи необходимо, указывая местоположение относительно приметных ориентиров, точно установить, что разговор ведется именно с тем судном, с которым необходимо судоводителя обгоняемого судна (состава) разрешение на обгон и согласовать с ним место обгона и взаимные действия маневры.~~

~~216/178. При движении и стоянке суда/плавании в условиях ограниченной видимости должны подавать сигналы, указанные в приложении N 4 к настоящим Правилам.~~

~~217. Как только на судах, плавающих при помощи радиолокатора, будут замечены обнаружении на экране суда (радиолокатора эхо-сигналы), сигналов судов, положение или движение которых может создать опасную ситуацию чрезмерного сближения, или когда они приближаются при приближении к такому участку ВВП, где могут находиться еще не видимые/невидимые на экране радиолокатора суда, судоводители должны:~~

~~— подать: одиночные суда — "один продолжительный звук", а составы — "один продолжительный и два коротких звука". Сигнал должен повторяться так часто, как это необходимо;~~

~~— сообщить по радиотелефонной связи судам, движущимся во встречном направлении, информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства;~~

~~-обязаны уменьшить скорость до минимальной и в случае необходимости остановиться или полностью прекратить движение судна и сообщить по УКВ радиосвязи судоводителям других судов о подходе к такому участку.~~

~~218. Судно, которое обнаружило 179. Судоводитель, который обнаружил присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должен/должен определить, развивается ли ситуация чрезмерного сближения и/или существует ли опасность столкновения. Если это так, то судоводители должны опасность столкновения существует, то судоводитель должен своевременно предпринять меры/действия для обеспечения расхождения; причем, когда мерой является изменение курса, то, При этом насколько это возможно, следует избегать изменение курса:~~

~~— изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;~~

~~— изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.~~

~~219. Суда и составы 180. Судоводители судов и составов при движении в одном направлении в условиях ограниченной (менее 1 км) видимости, если они не намерены обгонять друг друга/производить обгон, должны соблюдать между собой безопасную дистанцию, которая в любом случае должна быть не менее пятикратного тормозного пути судна для данной скорости/расстояния, необходимого судну (составу) для полной остановки.~~

~~220. Суда 181. Судоводители встречных судов (составов) при ограниченной (менее 1 км) видимости должны заблаговременно по радиотелефонной связи/УКВ радиосвязи договориться о наиболее об удобном месте расхождения (/пропуска) и и, за исключением расхождения с плотовыми составами, осуществлять его только левыми бортами следующим образом:~~

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

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

~~— судно, идущее вверх, осуществляет расхождение с плотовым составом осуществляется по борту, указанному буксировщиком/плотом/судоводителем судна, буксирующего плот.~~

~~221. Судно, догоняющее другое судно при видимости менее 1 км, должно по радиотелефонной связи получить разрешение на обгон, согласовать место обгона и взаимные меры предосторожности.~~

~~Обгон судов и составов осуществляется только со стороны левого борта обгоняемых судов; обгон плотовых составов осуществляется по указанию плотовода.~~

~~222. Границы участков с кардинальной системой навигационного оборудования указываются в документах, определяющих особенности движения судов в бассейне, навигационных картах и лоциях.~~

~~223. Когда два судна сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо с тем, чтобы разойтись левыми бортами.~~

~~224. Когда два судна идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить ему дорогу. При этом оно не должно пересекать курс другого судна по носу.~~

~~Судно, которому уступают дорогу, должно сохранить свой курс и скорость. Однако, когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не принимает для этого соответствующих действий, оно должно предпринять меры для избежания столкновения только собственным маневром.~~

~~225. Судно считается лишенным возможности управляться, если оно из-за неисправности двигателей, движителей, корпуса, рулевого устройства и других механизмов и (или) тяжелого воздействия гидрометеорологических явлений не может маневрировать так, как требуется настоящими Правилами.~~

~~Оно должно нести два красных круговых огня, расположенных по вертикали на наиболее видном месте. Если оно имеет ход относительно воды, то дополнительно – бортовые и кормовой (кормовые) огни. Днем такое судно должно нести два черных шара, расположенных по вертикали на наиболее видном месте.~~

~~226. Каждое судно на ходу (за исключением обгона) должно уступать дорогу судам, указанным после него:~~

- ~~– одиночное самоходное судно, толкающее или буксирующее состав (кроме плота);~~
- ~~– парусное судно;~~
- ~~– судно, занятое ловом рыбы;~~
- ~~– судно, буксирующее плот;~~
- ~~– судно, лишенное возможности управляться, занятое подводными или водолазными работами.~~

~~227. Использование водных лыж и гидроциклов или аналогичных средств разрешается только днем при хорошей видимости и в установленных зонах БОГУ на ВВТ.~~

~~228. Водителя буксирующего судна должно сопровождать лицо, которому поручается обслуживание буксира и наблюдение за лыжником и которое способно выполнить эту роль.~~

~~229. Буксирующее судно и воднолыжник в любом случае должны находиться на достаточном расстоянии, но не менее 50 м от других судов, берега и от купающихся.~~

~~230. Лов рыбы неводом с помощью нескольких судов, идущих фронтом, на судовом ходу не разрешается.~~

~~231. Всем судам запрещается проходить на близком расстоянии позади судна, занятого ловом рыбы и несущего сигналы, предусмотренные настоящими Правилами.~~

~~232. Суда, занятые ловом рыбы, не должны затруднять движение судов, следующих установленными полосами движения или рекомендованными курсами.~~

~~233. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:~~

- ~~– выметывать рыболовные снасти на судовом ходу на расстоянии 1 км от судоходных пролетов мостов;~~
- ~~– выметывать рыболовные снасти более чем наполовину судового хода;~~
- ~~– выходить на судовую ход при ограниченной (менее 1 км) видимости;~~
- ~~– начинать выметывание рыболовных снастей перед приближающимися судами.~~

~~234. Судам запрещается становиться на якоря, отдавать и волочить якоря, лоты, тросы, цепи в зонах подводных переходов кабелей, трубопроводов, водозаборов и т.п., обозначенных на местности информационными знаками или на навигационной карте.~~

~~235. Суда и плоты должны проходить зоны подводных переходов трубопроводов с~~

принятием дополнительных мер предосторожности:

—надежно закрепить якоря, выбрать лоты, цепи (тросы) волокуши и другие тормозные устройства;

—усиленно наблюдать за окружающей обстановкой, учитывая возможное появление на поверхности воды выбросов газов, нефтепродуктов, а также появление нефтяных пятен.

236. В случае обнаружения выбросов или нефтяных пятен суда, не заходя в аварийную зону, должны объявить общесудовую тревогу, запретить работы, связанные с огнем, курение и нахождение на палубе посторонних лиц, сообщить по радиосвязи диспетчеру в ближайший район водных путей и порта о происшествии в зоне подводного перехода трубопровода.

237. При внезапном возгорании выброса газа, нефти или нефтепродуктов на поверхности воды в момент нахождения судна в опасной зоне подводного перехода судоводитель должен принять все меры к быстрейшему выходу судна из этой зоны и подготoвить экипаж к действию согласно наставлению по борьбе за живучесть судна.

238. Судоводители должны при подходе к воздушным переходам заблаговременно уточнить их высотные габариты с учетом фактических уровней воды и принять необходимые меры по недопущению повреждения их, а также судовых устройств.

XI. Правила стоянки

239. Не нарушая положений настоящих Правил, судоводители должны выбрать место стоянки как можно ближе к берегу, насколько это позволяют осадка и местные условия, и так, чтобы не препятствовать судоходству.

240. Суда и плоты должны быть поставлены на якорь или пришвартованы таким образом, чтобы они не могли изменить своего положения, создать угрозу для других судов или помешать им, с учетом, в частности, ветра, изменения уровня воды, а также волнения.

241. Суда не должны становиться на стоянку:

—на участках, запрещенных БОГУ на ВВТ и ГРСИ бассейна;

—на участках, обозначенных информационными запрещающими знаками;

—в зоне мостов, высоковольтных линий электропередач, гидросооружений и подводных переходов трубопроводов;

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

—на входах в притоки и выходах из них;

—на подходах к пассажирским и грузовым причалам, остановочным пунктам, переправам и вблизи навигационных знаков.

242. В портах суда и плоты должны становиться на якорь на отведенных рейдах с соблюдением требований документов, определяющих особенности движения судов в бассейне.

Постановка судов на якорь или перемена места стоянки в каждом случае осуществляется с разрешения диспетчера порта, в границах которого это происходит, и согласовывается со службой капитана порта (капитана рейда).

243. Постановка судна на якорь на судовом ходу допускается в случаях, когда:

-

XII. Правила стоянки судов

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

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

дальнейшее движение судна грозит явной опасностью представляет опасность;

—судно вынуждено остановиться вследствие его технических повреждений;

—судовой ход закрыт другими судами;

~~– движение судов ограничено распоряжением БОГУ на ВВТ.~~

~~244 На судовом ходу запрещается стоянка на якоре судов без экипажа, без сопровождения буксировщика/толкача.~~

~~184. При постановке судна на якорь на судовом ходу судоводитель обязан, используя все доступные средства связи, уведомить/сообщить об этом диспетчера движения судов/диспетчеру АБВВП.~~

~~245/185. Суда (составы) и плоты должны быть поставлены на якорь или пришвартованы таким образом (с учетом ветра, волнения, течения и изменения уровня воды), чтобы они не могли изменить своего положения, создать угрозу для других судов или помешать другим судам.~~

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

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

~~188. Не допускается швартовка к причалу судна с параметрами большими, чем параметры расчетного судна, указанного в паспорте причала. <6>~~

~~-----
<6> Подпункт "г" пункта 457 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. N 623 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 34, ст. 4476; 2012, N 37, ст. 5002; 2015, N 19, ст. 2830).~~

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

~~246. Запрещается оставлять на якоре на судовом ходу без буксира любые суда без экипажа.~~

~~247. Запрещается:~~

~~абзац исключен. – Приказ Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114;~~

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

~~248. Для швартовки судна к причалу владелец (пользователь) причала обеспечивает его подготовку, для чего освобождает кордон причала на достаточную длину от предметов, мешающих швартовке, и прекращает движение транспорта в этой зоне.~~

~~249. Для швартовки судна к причалу владелец (пользователь) причала выделяет в зависимости от размеров и вместимости судна необходимое количество швартовщиков.~~

~~250. При швартовке судна к борту другого судна, стоящего у причала, последнее обеспечивает своими силами кранцевую защиту своего борта и прием швартовых концов, подаваемых на судно.~~

~~251. Допустимое количество судов, стоящих у причала борт к борту, устанавливается документами, определяющими особенности движения судов в бассейне, или обязательными постановлениями по порту.~~

~~252. Рейды для стоянки судов и условия расстановки на них доводятся до судоводителей документами, определяющими особенности движения судов в бассейне, навигационными картами и обязательными постановлениями по портам.~~

~~253. Рейды должны быть оборудованы необходимым количеством причальных приспособлений и устройств, в том числе для обеспечения стоянки барж, работающих без судового экипажа.~~

~~254. В зависимости от рода груза рейды разделяются на сухогрузные, нефтеналивные, плотовые и специальные, предназначенные для постановки судов.~~

~~Нефтеналивные и специальные рейды должны располагаться ниже всех рейдов по~~

течению с соблюдением расстояний, предусмотренных 190. Запрещается ставить суда к причалам для загрузки или разгрузки при недостаточном запасе воды под днищем (с учетом безопасной стоянки судна в груженом состоянии) <7>.

<7> правилами Подпункт "а" пункта 271 – пожарной Технического регламента о безопасности-

255. Требования для нефтеналивных судов при стоянке у причалов и на рейдах определяются правилами пожарной безопасности на судах объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации-

(п. 255 в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 от 12 августа 2010 г. N 444)623.

256. На борту судов на стоянке должна постоянно находиться вахта, определенная уставом службы на судах речного флота.

257. Вахтенная служба судна, находящегося на акватории порта, обязана знать номера телефонов инспекций судоходного и пожарного надзора, диспетчера порта и медицинской службы порта.

258. Владельцы маломерных судов обеспечивают круглосуточную охрану своих судов и надзор за их стоянкой.

259. На борту находящихся на стоянке судов, которые загружены опасными грузами или которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должна быть организована вахтенная служба, обеспечивающая безопасность их отстоя.

260. Пользователи причалов должны обеспечивать:

– необходимые габариты акваторий и подходы к причалам и рейдам, на рейдах и у причалов, проведение траления на них;

– достаточное количество швартовых устройств (тумбы, рымы и т.д.) и отбойных приспособлений на причалах, рейдовых причальных устройств, а также сигнальных знаков, указывающих границы рейда;

– надежную швартовку плавучих причалов и дебаркадеров с безопасными сходами для соединения их с берегом.

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

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

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

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

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

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

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

198. При стоянке в условиях ограниченной видимости судно должно подавать соответствующие звуковые сигналы, указанные в приложении N 2 к настоящим Правилам.

199. Стоянка судов запрещена:

на участках ВВП, обозначенных знаком "Якоря не бросать";

под мостами, воздушными линиями электропередач, в зоне гидротехнических

сооружений, водозаборов и подводных переходов трубопроводов;
в крутых коленах и на подходах к ним, а также у берега с прижимным течением;
на входах в притоки и выходах из них;
на подходах к пассажирским и грузовым причалам, остановочным пунктам,
переправам и вблизи знаков навигационного оборудования.

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

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

<8> Пункт 9 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. N 623.

<9> Статья 3 КВВТ.

Приложение N 1
к Правилам (п. 18)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

Минимальные запасы
по глубине на водных путях
(минимальные запасы воды под днищем)

Глубина судового хода (см)	Глубина судового хода (см)			Для плавания судов (составов) независимо от характера грунта (см)
	Для плавания судов (составов)		характера грунта (см)	
	при песчаном и галечном грунте (см)	при каменистом грунте (см)		
до 150	10	15	20	
151 - 300	15	20	25	
300 и более	20	25	30	

Примечания. 1. Значение запасов показывает разницу между глубиной на конкретном участке и наибольшей осадкой судна на стоянке.

2. При прохождении лимитирующих по глубине участков судоводители должны учитывать явления просадки и принимать меры для ее уменьшения путем снижения скорости судна или путем уменьшения загрузки.

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

Допустимые габариты судов по длине

Исключены по внутренним водным путям
(Приказ пп. 4 Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114.

**Минимальные запасы по глубине на порогах шлюзов
(минимальные запасы воды под днищем)**

Глубина на пороге (см)	Материал шлюза	
	дерево (см)	камень или бетон (см)
до 100	10	-
101 - 250	15	25
свыше 250	-	40

**Минимальные запасы по ширине между бортом судна
и стенкой шлюза**

Ширина шлюза (м)	Запас со стороны каждого борта (м)
до 10,0	0,2
до 18,0	0,4
свыше 18,0	0,5

Минимальные запасы по высоте в мостах

Высота моста над рабочим (фактическим) уровнем воды (м)	На свободных реках и водохранилищах (м)	На зарегулированных участках (м)
	до 10	0,2
10,1 - 13,0	0,3	0,1
13,1 - 16,0	0,4	0,2
16,0 и более	0,5	0,2

Примечание. Минимальные запасы по высоте в мостах указаны без учета волнения.

ТРЕБОВАНИЯ
К РАЗМЕЩЕНИЮ РАСПОЛОЖЕНИЮ НА СУДАХ И ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ
СИГНАЛЬНЫХ
ОГНЕЙ И ЗНАКОВ ВИЗУАЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

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

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

~~—~~ на судах с одноярусной надстройкой - в ее верхней части;

~~—~~ на судах с надстройкой в два яруса и более ~~ярусов~~ - не ниже палубы ходового мостика;

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

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

3. Топовый огонь на самоходном судне ~~(, а в случае, если на одной~~ мачте размещено два и более ~~огней~~ топовых огня, то нижний из них) должен быть расположен в диаметральной плоскости судна выше впереди бортовых огней и выше них не менее чем на ~~1 м и, как правило, впереди нижнего~~.

При расположении на мачте двух ~~и более~~ топовых огней и более расстояния между ними должны быть одинаковыми и не менее ~~1-модного метра~~, а на судах длиной 20 метров и менее 20 м - не менее 0,5 метра.

4. Если ~~самоходное~~ судно несет два топовых огня на разных мачтах, то горизонтальное расстояние между ними должно быть не менее 20 метров, а задний огонь должен быть выше переднего не менее чем на ~~1-метр~~ при любом эксплуатационном дифференте судна.

5. На ~~самоходных судах, занятых толканием, толкачах~~ три топовых огня должны быть расположены в виде равнобедренного треугольника (со стороной от ~~1-одного~~ до 3-трех метров) основанием вниз в плоскости, перпендикулярной диаметральной плоскости судна; при этом два нижних огня располагаются горизонтально, а верхний огонь на расстоянии, измеренном от основания треугольника, не менее одной четвертой расстояния между нижними огнями.

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

7. ~~Если несамоходные грузовые суда несут топовые~~ Топовые огни, ~~то они на несамоходном судне~~ должны располагаться в диаметральной плоскости судна на высоте, ~~как правило,~~ не менее 2-двух метров над палубой, но в любом случае - не менее 1-метра ниже треугольника топовых огней толкача.

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

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

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

9. Буксировочный огонь должен быть расположен в диаметральной плоскости выше кормового огня или верхнего кормового огня, если судно несет три кормовых ~~огней~~ огня.

не менее чем на 0,5 мметра.

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

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

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

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

113. Белые круговые огни должны быть расположены ~~по высоте~~ следующим образом:

— на несамоходных ~~грузовых~~ судах - на высоте не ниже 2 мдвух метров над палубой в диаметральной плоскости судна, а при наличии палубного груза - на высоте не ниже 4 мметра над ~~нимэтим грузом~~;

— на плотках, лесонаправляющих и лесоограждающих плавучих сооружениях - на высоте не менее 2 мдвух метров от поверхности воды;

— на паромах, плавучих причалах, понтонах, купальнях ~~и т.п.~~ - на высоте не менее 2 мдвух метров от верхних сплошных палуб (настилов).

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

~~14. Все сигнальные круговые~~ 15. Круговые огни должны быть расположены так, чтобы расстояние между ними и ходовыми или стояночными сигнальными огнями по высоте было не менее 4 мметра на судах длиной 20 м и более 20 метров и 0,5 мметра - на судах длиной 20 метров и менее 20 м., а также так, чтобы их не затемняли мачты или конструкции в пределах угловых секторов более 6°.

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

Если настоящими Правилами судну предписано нести два или более сигнальных знака, то расстояние между ними должно быть не менее 4 мметра на судах длиной более 20 м и более метров и 0,5 мметра - на судах длиной 20 метров и менее 20 м.

117. Во время стоянки судна на якорь в дневное время черный шар должен располагаться ~~в передней части судна~~ и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

118. На судне, занятом ловом рыбы с использованием траловой сети или другого орудия лова, круговые огни должны располагаться ниже топового огня на расстоянии не менее 4 мметра и впереди него на расстоянии не менее 4 мметра. При этом верхний круговой огонь должен быть выше бортовых огней.

Приложение N 3
к Правилам (п. 49)

ТАБЛИЦА
ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ СУДОВЫХ ОГНЕЙ
(ПРИ КОЭФФИЦИЕНТЕ ПРОЗРАЧНОСТИ АТМОСФЕРЫ $K = 0,75$)

Тип сигнально-	Цвет	Дальность	Таблица дальности	видимости, км
----------------	------	-----------	-------------------	---------------

сигнальных огней

	отличительного фонаря	огня	на самоходных судах длиной					на несамоходных судах длиной		
			20 м и более		менее 20 м		менее 12 м		50 м и более	
			менее 20 м	менее 12 м	менее 50 м	менее 50 м	менее 50 м	менее 50 м		
Топовый	Белый	8,0	5,5	3,7	4,0	2,0				
	Красный	5,5	3,7	3,7	4,0	2,0				
Бортовой	Красный	3,7	3,7	1,85						
	Зеленый	3,7	3,7	1,85						
Буксировочный	Желтый	3,7	3,7	3,7						
Кормовой	Белый	3,7	3,7	3,7						
Круговой	Белый	3,7	3,7	3,7	1,85	1,85				
	Красный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85				
	Зеленый	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85				
	Желтый	1,85	1,85	1,85						
	Синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85				
Стояночный бортовой	Белый	3,7	3,7	3,7						
Отмашка световая импульсная:	Белый	днем	2,0	2,0	2,0					
			ночью	4,0	4,0	4,0				
Световая отмашка (ночью)	Белый	4,0	4,0	4,0						

(при коэффициенте прозрачности атмосферы 0,75)

N п/п	Тип сигнального огня	Цвет сигнального огня	Дальность видимости, километров				
			на самоходных судах длиной			на несамоходных судах длиной	
			20 метров и более	менее 20 метров	менее 12 метров	50 метров и более	менее 50 метров
1	Топовый	Белый	8	5,5	3,7	4	2
		Красный	5,5	3,7	3,7	4	2
2	Бортовой	Красный	3,7	3,7	1,85	-	-
		Зеленый	3,7	3,7	1,85	-	-
3	Буксировочный	Желтый	3,7	3,7	3,7	-	-

<u>4</u>	<u>Кормовой</u>	<u>Белый</u>	<u>3,7</u>	<u>3,7</u>	<u>3,7</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>5</u>	<u>Круговой</u>	<u>Белый</u>	<u>3,7</u>	<u>3,7</u>	<u>3,7</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>
		<u>Красный</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>
		<u>Зеленый</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>
		<u>Желтый</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
		<u>Синий</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>	<u>1,85</u>
<u>6</u>	<u>Стояночный бортовой</u>	<u>Белый</u>	<u>3,7</u>	<u>3,7</u>	<u>3,7</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>7</u>	<u>Отмашка световая импульсная:</u> <u>в светлое время суток</u>	<u>Белый</u>	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>в темное время суток</u>	<u>Белый</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>8</u>	<u>Световая отмашка (в темное время суток)</u>	<u>Белый</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

Приложение N 42
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(п. п. 108, пп. 62, 111, 165, 216) 198)

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ ~~СУДОВ~~

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

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

короткий звук - звук продолжительностью примерно 1-две секунды;

продолжительный звук - звук продолжительностью примерно 4-четыре секунды.

Интервал между звуками должен составлять примерно 1-секунду, за исключением "серии коротких звуков", которая должна состоять из ряда по крайней мере не менее пяти звуков продолжительностью в четверть секунды каждый с интервалом такой же продолжительности.

Общие звуковые сигналы

<u>N п/п</u>	<u>Описание звукового сигнала</u>	<u>Значение звукового сигнала</u>
<u>1</u>	<u>4-Продолжительный звук</u>	<u>- "Внимание"</u>

		— "При — Подается пассажирским судном при подходе — к — причалу пассажирского судна"
<u>2</u>	2. Один короткий <u>Короткий</u> звук	— "Изменяю свой курс вправо"
<u>3</u>	3. Два коротких звука	— "Изменяю свой курс влево"
<u>4</u>	4. Три коротких звука	— "Мои двигатели <u>работают</u> на задний ход "
<u>5</u>	5. Четыре коротких звука	— "Я намереваюсь остановиться"
		— "Я намереваюсь сделать оборот"
<u>6</u>	6. Серия коротких звуков	— "Предупреждение"
<u>7</u>	7. Три продолжительных звука	— "Человек за бортом"
<u>8</u>	8. Один короткий <u>Короткий</u> и один <u>— продолжительный</u> звук	— "Прошу увеличить ход"
<u>9</u>	9. ————— <u>Один продолжительный</u> <u>Продолжительный</u> и один <u>— короткий</u> звук	— "Прошу уменьшить ход"
<u>10</u>	10. Один продолжительный, один — Продолжительный, короткий — и один — и продолжительный звук	— "Прошу выйти на связь"
<u>11</u>	11. Непрерывно — повторяющиеся — продолжительные — звуковые — сигналы, — Непрерывный звук, а также — беспрерывные частые удары в — колокол -или -металлический — предмет	— "Сигнал бедствия"
<u>12</u>	12. Один — Продолжительный, короткий, продолжительный, — один — короткий, — — один — продолжительный — и — один — короткий звук	— "Я Вас понял"
<u>13</u>	13. ————— <u>Один продолжительный</u> <u>Продолжительный</u> и три <u>— коротких</u> звука	— "При — отходе — в — рейс <u>пассажирского судна</u> "
<u>14</u>	14. Два — продолжительных — и два — коротких звука	— "Запрос на обгон"
<u>15</u>	<u>Два продолжительных</u> звука	<u>"Обгон разрешен"</u>

Сигналы Звуковые сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

<u>N п/п</u>	<u>Описание звукового сигнала</u>	<u>Значение звукового сигнала</u>
<u>1</u>	<u>1. Один продолжительный звук</u> <u>Продолжительный звук, подаваемый</u> <u>через промежутки не более двух минут</u>	<u>–"Одиночные суда в движении"</u>
<u>2</u>	<u>2. Один продолжительный</u> <u>Продолжительный и два</u> <u>– коротких звука с интервалом</u> <u>–, подаваемые через промежутки не</u> <u>менее 2 мин. более двух минут</u>	<u>–"Составы и плоты в движении"</u>
<u>3</u>	<u>Два продолжительных звука,</u> <u>подаваемые через промежутки не более</u> <u>двух минут</u>	<u>"Суда и составы в движении по</u> <u>участку ВВП большой</u> <u>протяженности (также относится к</u> <u>непросматриваемым участкам</u> <u>ВВП)"</u>
<u>4</u>	<u>3. Один короткий, один</u> <u>–Короткий, продолжительный –и –один</u> <u>–короткий звук, подаваемые</u> <u>через промежутки не более двух минут</u>	<u>–"Одиночные суда или составы на</u> <u>якоре –или –на –мели в –пределах</u> <u>судового хода"</u>
<u>5</u>	<u>4. Частые –удары в колокол или</u> <u>– металлический предмет,</u> <u>подаваемые через промежутки не более</u> <u>минуты</u>	<u>–"Несамоходное судно с экипажем</u> <u>на –якоре или на мели в пределах</u> <u>судового хода"</u>

Приложение N 5

Приложение N 3
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
((п. п. 125, 73-167, 183)
)

ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ ВВП

1. Запрещающие знаки.

1.1. Знак "Запрещение прохода" –общий сигнальный знак "Семафор" предназначен
для обозначения участков с односторонним (поочередным) движением судов, регулирует
движение судов на участке ВВП, который не позволяет осуществлять движение судов
(составов) в обоих направлениях одновременно, а также для регулирования движения
через разведенные пролеты наплавных мостов.

Знак "Семафор Запрещение прохода" состоит из комбинации двух сигнальных фигур,
поднимаемых на береговой мачте: знака "Семафор", - цилиндра и конуса; цилиндр

черного или белого цвета, конус - красного.

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

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

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

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

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

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

1.3. Знак "Расхождение и обгон запрещены" обозначает участок судового хода ВВП, где обгон и расхождение судов запрещены: щит.

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

Ночью — затмевающийся желтый огонь.

3В темное время суток знак "Расхождение и обгон запрещены" обозначается желтым затмевающимся огнем.

1.4. Знак "Расхождение и обгон составов запрещены" обозначает участок судового хода ВВП, где запрещены расхождение и обгон между собой составов и крупных крупнотоннажных судов длиной более 120 м: щит-метров.

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

Ночью — затмевающийся желтый огонь.

4В темное время суток знак обозначается желтым затмевающимся огнем.

1.5. Знак "Якоря не бросать" обозначает зону подводного перехода, где участок внутренних водных путей, на котором запрещено отдавать якоря, опускать цепи и лоты: —.

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

Ночью — два постоянных желтых огня, расположенных вертикально.

5В темное время суток знак "Якоря не бросать" обозначается двумя желтыми постоянными огнями, расположенными по вертикальной линии.

1.6. Знак "Не создавать волнение" обозначает участки водного пути участок ВВП, где запрещено создавать волнение: —.

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

Ночью — затмевающийся желтый огонь.

6В темное время суток знак "Не создавать волнение" обозначается желтым затмевающимся огнем.

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

Знак "Движение маломерных судов (на рейдах в подходных каналах, у причалов и др.): запрещено" представляет собой круглый щит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой: Символ — схема, с символом, изображающим силуэт маломерного судна черного цвета.

Ночью — затмевающийся желтый огонь.

7. Знак "Светофор" регулирует движение судов в районах шлюзов, заградительных ворот, паромных канатных переправ и в подъемных судоходных пролетах мостов.

~~Огонь зеленого цвета – ход открыт.~~

~~Огонь красного цвета – ход закрыт.~~

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

2. Предупреждающие и предписывающие знаки.

~~Предписывающие знаки размещаются на прямоугольном белом щите, окаймленном красной полосой, с рисунком (силуэтом) черного цвета.~~

~~2.1. Знак "Скорость ограничена" обозначает участки судоходного пути/участок ВВП, где скорость движения водоизмещающих судов ограничена (на каналах, в аванпортах, акваториях рейдов и др.): цифры показывают.~~

~~Знак "Скорость ограничена" представляет собой прямоугольный щит белого цвета, окаймленный красной полосой, на котором изображены цифры черного цвета, показывающие максимально допустимую скорость хода (км/ч) в километрах в час.~~

~~Ночью – огонь желтый проблесковый. В темное время суток знак "Скорость ограничена" обозначается желтым проблесковым огнем.~~

~~2.2. Знак "Внимание" обозначает участки судоходного пути ВВП, где необходимо соблюдать особую осторожность: рисунок.~~

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

~~Ночью – огонь желтый проблесковый.~~

~~В темное время суток знак "Внимание" обозначается желтым проблесковым огнем.~~

~~2.3. Знак "Пересечение судового хода" для обозначения мест/обозначает место пересечения судового хода судами и/или паромными переправами.~~

~~Рисунок – вертикальная широкая заостренная полоса и горизонтальная узкая полоса.~~

~~Ночью – огонь желтый проблесковый.~~

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

~~В темное время суток знак "Пересечение судового хода" обозначается желтым проблесковым огнем.~~

~~2.4. Знак "Соблюдать надводный габарит" обозначает мостовой и надводный переход. Цифра показывает~~

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

~~Щит квадратный, окаймленный красной полосой. В верхней части щита под полосой – черный треугольник вершиной вниз.~~

~~Ночью – два желтых постоянных огня, расположенных горизонтально.~~

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

3. Указательные знаки.

~~3.1. Знак "Место оборота судов" для обозначения участка/обозначает участок ВВП, где наиболее безопасно производить обороты/оборот судна. Белый~~

~~Знак "Место оборота судов" представляет собой квадратный щит в виде ромба с~~

символом — одна белого цвета, на котором изображена круговая стрелка черного цвета, направленная по часовой стрелке.

Ночью — огонь желтый постоянный.

2. Знак "Пост судоходной инспекции" для обозначения мест базирования подразделений судоходных инспекций: квадратный щит белого цвета в виде ромба; символ — пересекающиеся якоря черного цвета.

Огонь желтый постоянный.

3. В темное время суток знак "Место оборота судов" обозначается желтым постоянным огнем.

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

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

Освещается. В темное время суток знак "Стоповый знак" обозначается постоянным огнем красного цвета.

4.3.3. Знак "Указатель рейда" для обозначения обозначает границы рейда: два белых щита в форме равнобедренного.

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

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

Примечание. Допускается установка дополнительных щитов, где стрелка указывает направление рейда, а цифры — длину рейда (м).

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

В темное время суток передние и задние знаки "Указатель рейда" обозначаются постоянным огнем зеленого цвета, на правом — если знаки установлены на левом берегу, и постоянным огнем красного цвета, если знаки установлены на правом берегу.

Приложение N 64
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(п. п. 126, пп. 73, 180) 97

ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И НАВИГАЦИОННЫЕ ЗНАКИ И ОГНИ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИИ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

Общие положения

1. Навигационные знаки Знаки навигационного оборудования и навигационные огни предназначены для создания обеспечения безопасных условий плавания судов и

~~обеспечения~~ сохранности искусственных сооружений на внутренних водных путях ВВП.

2. Навигационные огни ~~на сооружениях~~ должны действовать от захода до восхода солнца.

3. ~~При латеральной системе типы, основные параметры и размеры, цвет и вид окраски навигационных знаков, а также характер, цвет и взаимное расположение сигнальных огней определяются в установленном порядке.~~ Характер навигационных огней:

4. ~~При кардинальной системе цвет и вид окраски плавучих знаков, их топовые фигуры и характер огней определяются действующей системой ограждения на ВВП разрядов "М" и "О".~~

Состав и назначение навигационных знаков

1. Навигационные знаки подразделяются на береговые и плавучие.

2. В состав береговых знаков входят знаки ограждения (обозначения) постоянный;

проблесковый - периодически повторяющиеся проблески;

двухпроблесковый - периодически повторяющиеся группы из двух проблесков;

частопроблесковый - непрерывно повторяющиеся частые проблески;

группо-частопроблесковый - периодически повторяющиеся группы из 4 - 5 проблесков;

пульсирующий - непрерывно повторяющиеся световые импульсы;

прерывисто-пульсирующий - периодически повторяющиеся группы из пульсирующих проблесков;

затмевающийся - периодически повторяющиеся проблески и кратковременные затмения.

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

5. Правой кромкой судового хода и знаки информационные.

~~К береговым знакам обозначения положения является кромка судового хода относятся: створные, перевальные, ходовые, весенние, знаки "ориентир", указатели высоты подмостового габарита и кромок судового хода в судоходных пролетах мостов, путевые огни судоходных каналов, а также опознавательные знаки и маяки, расположенная справа при движении вниз по течению.~~

3. В состав плавучих знаков входят буи, бакены, вежи.

4. Плавучие навигационные знаки подразделяются на кромочные, поворотные, свальные, разделительные, осевые, поворотные-осевые и знаки опасности.

5. ~~На реках наименование правой и левой кромок (сторон)~~ Левой кромкой судового хода принимаются является кромка судового хода, расположенная слева при движении вниз по направлению течения воды течению.

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

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

На каналах и озерах ~~наименование сторон на судовых ходах принимается условно при проектировании транспортного освоения этих водных путей~~ правая или левая кромка судового хода определяется по направлению условного течения.

Характер навигационных огней

1. Постоянный.

2. Проблесковый - периодически повторяющиеся проблески.

3. Двухпроблесковый - периодически повторяющиеся группы из двух проблесков.

4. Частопроблесковый - непрерывно повторяющиеся частые проблески.

5. Группо-частопроблесковый - периодически повторяющиеся группы.

6. Пульсирующий — непрерывно повторяющиеся световые импульсы.
Навигационное оборудование латеральной системы состоит из береговых и плавучих знаков.

7. Прерывисто-пульсирующий — периодически повторяющиеся группы.

8. Затмевающийся — периодически повторяющиеся проблески и кратковременные затмения.

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

для обозначения границ судового хода.

Кромочный — для обозначения кромки плавучим знакам навигационного оборудования относятся кромочные, поворотные, свальные, разделительные, осевые, поворотно-осевые знаки и знаки опасности.

7.1. Кромочные знаки, обозначающие кромки судового хода

1. Правая сторона:

7.1.1. На правой кромке судового хода:

красный прямоугольный цилиндрический буй;

красный круглый шарообразный бакен;

красная вежа с черной топовой фигурой в форме шара;

красный навигационный огонь красного цвета, постоянный или проблесковый.

7.1.2. Левая сторона На левой кромке судового хода:

белый или черный треугольный конический буй;

белый треугольный конический бакен;

белая вежа без топовой фигуры;

зеленый, желтый или белый навигационный огонь зеленого или белого цвета,

постоянный или проблесковый.

3. Разделение судовых ходов: для обозначения разделения судового хода:

разделительный буй с красно-белыми или красно-черными вертикальными полосами;

парный красный и белый бакены;

огни — красный и зеленый, или красный и белый, или желтый и красный проблесковые огни используют парами друг над другом.

4. Знаки, ограждающие опасные места и навигационные препятствия:

правый берег:

красный прямоугольный буй с одной белой или черной вертикальной и одной горизонтальной полосами (крестообразный);

огонь — красный, проблесковый или двухпроблесковый;

левый берег:

белый треугольный буй с одной черной вертикальной и одной горизонтальной полосами (крестообразный);

огонь — зеленый, проблесковый или двухпроблесковый.

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

правый берег 7.2.1. На правой кромке судового хода:

красный прямоугольный цилиндрический буй с широкой горизонтальной белой или черной полосой;

навигационный огонь — красный красного цвета, проблесковый или частопроблесковый;

левый берег 7.2.2. На левой кромке судового хода:

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

навигационный огонь — белый, желтый зеленого или зеленый белого цвета, проблесковый или частопроблесковый.

~~6. Сигнальные знаки, обозначающие~~7.3. Свальные знаки предназначены для обозначения свального течения, не совпадающего с направлением судового хода, устанавливаемые на кромке судового хода, противоположной свалу, выше по течению:

7.3.1. На правой кромке судового хода:

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

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

навигационный огонь красного цвета, проблесковый или группочаstopроблесковый.

7.3.2. На левой кромке судового хода:

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

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

навигационный огонь зеленого цвета, проблесковый или группочаstopроблесковый.

7.4. Разделительные знаки предназначены для обозначения разделения судового хода:

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

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

7.5. Осевой знак, обозначающий ось судового хода и одновременно его кромку для разделения встречных потоков судов:

, представляет собой белый треугольный конический буй с двумя горизонтальными широкими черными или красными полосами, веха белая с двумя черными полосами; топовая фигура черная круглого силуэта с черной топовой фигурой в форме шара;

навигационный огонь - белый или желтый белого цвета, двухпроблесковый.

~~7. Сигнальные знаки, поворотные. Поворотные осевые знаки предназначены для обозначения поворота оси судового хода.~~Красный треугольный:

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

навигационный огонь - белого цвета, группочаstopроблесковый. Веха - две черные (или белые) и три красные равные по ширине горизонтальные полосы. Топовая фигура круглого силуэта черная.

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

7.7.1. На правой кромке судового хода:

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

навигационный огонь красного цвета, проблесковый или двухпроблесковый.

7.7.2. На левой кромке судового хода:

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

навигационный огонь зеленого цвета, проблесковый или двухпроблесковый.

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

обозначения положения судового хода

К береговым знакам навигационного оборудования латеральной системы относятся створные, перевальные, ходовые и весенные знаки, знаки "Ориентир" и "Путевой огонь".

сигнализация судоходных пролетов мостов.

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

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

Щиты — квадратные, прямоугольные (вертикальные), трапецеидальные и комбинированные. Каждый из знаков представляет собой щит квадратной, прямоугольной (длинная сторона прямоугольника располагается вертикально) или трапецеидальной формы красного или белого цвета.

На прямоугольных и трапецеидальных щитах наносятся белые или черные вертикальные полосы. На центральной вертикальной оси щита красного цвета нанесена белая или черная вертикальная полоса. На центральной вертикальной оси щита белого цвета нанесена черная вертикальная полоса.

Огни. Навигационные огни на знаках, установленных на правом берегу — красные, белые, - красного, белого или желтые, желтого цвета.

Навигационные огни на знаках, установленных на левом берегу — зеленые, белые или желтые, на, - зеленого, белого или желтого цвета.

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

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

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

Щиты — прямоугольные красные или белые с белыми или черными вертикальными полосами.

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

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

Навигационные огни на знаках, установленных на правом или левом берегу, желтого цвета - на передних знаках постоянные, на заднем - проблесковые, аналогичные осевому створу.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

8.4. Створ кромочный предназначен для обозначения положения направления судового хода и его кромок. Щиты — передние — прямоугольные, задние — трапецеидальные красного или белого цвета.

Огни — постоянные или двухпроблесковые. Передний знак представляет собой щит прямоугольной формы, а задний - щит трапецеидальной формы, оба знака красного или белого цвета.

Навигационные огни на правой кромке — красные - красного цвета, на левой — зеленые - зеленого цвета, на переднем знаке - огонь постоянный, на заднем знаке - двухпроблесковый.

8.5. Перевальный знак предназначен для обозначения направления судового хода.

Щиты — квадратные, прямоугольные, трапецеидальные. Знак представляет собой щит прямоугольной или комбинированной трапецеидальной формы красного или белого цвета.

Огни — постоянные или проблесковые. Навигационный огонь на знаке, установленном на правом берегу — красные, белые, - красного, белого или желтые - желтого цвета, на левом — зеленые, белые - зеленого, белого или желтого цвета, постоянный или желтые - проблесковый.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

6-8.6. Ходовой знак предназначен для обозначения судового хода, расположенного у берега.

Знак представляет собой щит ромбовидной формы, установленный так, чтобы

большая диагональ ромба располагалась вертикально.

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

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

8.7. Весенний знак предназначен для обозначения затопленных берегов. Щиты на правом берегу круглые красные, на левом - трапециевидальные белые.

Огни постоянные, Знак, установленный на правом берегу - красные, представляет собой щит круглой формы красного цвета, на левом - зеленые трапециевидальной формы белого цвета.

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

8.8. Знак "ориентир" "Ориентир" предназначен для обозначения характерных мест судоходного пути.

Щиты - прямоугольные Знак представляет собой щит прямоугольной или трапециевидальной формы.

Знак, установленный на правом берегу - красные, на левом - черные, красного цвета с двумя горизонтальными белыми поперечными полосками, на левом - черного цвета с двумя горизонтальными белыми полосками.

Огни - двухпроблесковые, Навигационный огонь знака, установленного на правом берегу - красные, - красного, белого или белые желтого цвета, на левом - зеленые зеленого, белого или белые или на обоих берегах желтые проблесковые желтого цвета, двухпроблесковый.

8.9. Знак "Путевой огонь" предназначен для обозначения берегов (кромки) судоходного канала.

Огни постоянные или проблесковые, Знак представляет собой навигационный огонь, установленный на правом берегу - красные, - красного цвета, на левом - зеленые зеленого цвета, постоянный или проблесковый.

9. Ходовой знак для обозначения судового хода, расположенного у берега.

Щиты ромбовидные на правом берегу красные, на левом - белые. Огни проблесковые на правом берегу красные, на левом - зеленые.

8.10. Сигнализация судоходных пролетов мостов:

а) для 8.10.1. Для обозначения оси судоходного судового хода в судоходном пролете моста на его середине устанавливаются квадратные, круглые, треугольные красные щиты квадратной, круглой или белые щиты в зависимости от фона (светлый или темный) треугольной формы.

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

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

Для судов и составов, идущих сверху, щиты устанавливаются в виде ромба, круглые щиты - для плотов, треугольные - для маломерных судов используются щиты квадратной формы, установленные таким образом, чтобы одна из диагоналей квадрата располагалась вертикально.

Для судов и плотов составов, идущих снизу, используются щиты квадратные круглой формы.

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

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

Навигационные огни для судов, два зеленых плотовых составов состоят из двух постоянных огней зеленого цвета, расположенных друг над другом по вертикали, - для плотов вертикальной линии.

8.10.2. Для обозначения подмостового габарита и кромки судового хода в судоходных пролетах мостов устанавливаются 1, 2, 3 или 4 квадратных щита квадратные щиты зеленого или белого цвета на каждой опоре или кромке.

Количество щитов указывает высоту судоходного пролета соответственно до 10, 13, 16 м и выше моста:

Все огни постоянные, зеленые;

б) Для обозначения один щит - высота судоходного пролета разводной части, отведенной в сторону правого или левого берега, моста менее десяти метров;

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

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

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

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

8.10.3. Огни-указатели разводного пролета наплавного моста устанавливаются 5 огней, по 2 на предназначены для обозначения открытого судоходного пролета наплавного моста.

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

на левом берегу выставляется три навигационных огня зеленого цвета, два из которых расположены на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на судовой ход, а третий огонь - на наиболее удаленном от неподвижной части моста и по одному на углах его угла разводной части. Огни постоянные: на правом берегу красные, на левом - зеленые наплавного моста, выходящем на судовой ход.

(пп. "б" в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

Состав и отличительные признаки плавучих знаков

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

Когда разводная часть наплавного моста отведена к правому берегу:

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

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

Все указанные навигационные огни постоянные.

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

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

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

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

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

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

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

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

9.3. Кардинальные знаки навигационного оборудования выставляют вокруг опасности по принципу ограждения ее относительно сторон света (по четырем главным направлениям компаса). При этом горизонт вокруг ограждений опасности условно делится на четыре сектора: северный, восточный, южный и западный.

Кардинальные знаки выставляют навигационной опасности в одном, нескольких или во всех секторах одновременно для обозначения стороны и показывают сторону, с которой следует обходить ограждаемую навигационную опасность.

2. Определение секторов и знаков.

~~Четыре сектора (северный, восточный, южный и западный) ограничены истинными пеленгами СЗ-СВ, СВ-ЮВ, ЮВ-ЮЗ, ЮЗ-СЗ, взятыми из обозначаемой точки.~~

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

~~39.4. Описание кардинальных знаков (буй, вежа)-навигационного оборудования~~

~~Знак 9.4.1. "Северный". Верхняя часть знака черная"~~

~~Знак представляет собой буй (вежу), верхняя часть которого черного цвета, нижняя часть — желтая. Вежа — желтого цвета, с топовым знаком, у которого два топовой фигурой, состоящей из двух черных конуса конусов вершинами вверх, расположенные расположенных один над другим. Огонь белый~~

~~Навигационный огонь белого цвета, часто проблесковый.~~

~~Знак выставляется в северном секторе к северу от опасности.~~

~~Знак 9.4.2. "Южный". Верхняя часть знака желтая"~~

~~Знак представляет собой буй (вежу), верхняя часть которого желтого цвета, нижняя — черная, вежа черного цвета, с топовым знаком, у которого два топовой фигурой, состоящей из двух черных конуса конусов вершинами вниз, расположенные расположенных один над другим. Огонь белый~~

~~Навигационный огонь белого цвета, состоящий из шести частых проблесков, за которыми следует один длительный проблеск в продолжительность 15 с-секунд.~~

~~Знак выставляется в южном секторе к югу от опасности.~~

~~Знак 9.4.3. "Восточный". Цвет черный"~~

~~Знак представляет собой буй (вежу) черного цвета, с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета. Вежа с топовым знаком: два, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конуса, расположенных конусов, расположенных один над другим основаниями друг к другу. Огонь белый~~

~~Навигационный огонь белого цвета, состоит из трех частых проблесков, показываемых с периодичностью 10 с-десять секунд.~~

~~Знак выставляется в восточном секторе к востоку от опасности.~~

~~Знак 9.4.4. "Западный". Цвет желтый, с одной"~~

~~Знак представляет собой буй (вежу) желтого цвета, с горизонтальной черной полосой. Вежа с топовым знаком: два черного цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конуса конусов, расположенных один над другим вершинами вместе. Огонь белый друг к другу.~~

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

~~Знак выставляется в западном секторе к западу от опасности.~~

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

~~Буй Знак представляет собой буй черного цвета с широкой красной горизонтальной полосой, огонь белый двухпроблесковый. Вежа с топовым знаком: два красного цвета или вежу/бакен черного цвета с одной или несколькими горизонтальными полосами красного цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных шара шаров, расположенных один над другим.~~

~~Навигационный огонь белого цвета двухпроблесковый.~~

~~Знак выставляется непосредственно над опасностью.~~

Приложение N 5
к Правилам плавания судов

по внутренним водным путям

МИНИМАЛЬНЫЕ ЗАПАСЫ, СОБЛЮДАЕМЫЕ СУДАМИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО ВВП

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

<u>N п/п</u>	<u>Глубина судового хода (см)</u>	<u>Для судов (составов)</u>		<u>Для плотов независимо от характера грунта (см)</u>
		<u>при песчаном и галечном грунте (см)</u>	<u>при каменистом грунте (см)</u>	
<u>1</u>	<u>150 и менее</u>	<u>10</u>	<u>15</u>	<u>20</u>
<u>2</u>	<u>От 151 до 300</u>	<u>15</u>	<u>20</u>	<u>25</u>
<u>3</u>	<u>301 и более</u>	<u>20</u>	<u>25</u>	<u>30</u>

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

Минимальные запасы по высоте при прохождении судов под мостами

<u>N п/п</u>	<u>Высота моста над рабочим (фактическим) уровнем воды (м)</u>	<u>На свободных реках и водохранилищах (м)</u>	<u>На зарегулированных участках (м)</u>
<u>1</u>	<u>10,0 и менее</u>	<u>0,2</u>	<u>0,1</u>
<u>2</u>	<u>От 10,1 до 13,0</u>	<u>0,3</u>	<u>0,1</u>
<u>3</u>	<u>От 13,1 до 16,0</u>	<u>0,4</u>	<u>0,2</u>
<u>4</u>	<u>16,1 и более</u>	<u>0,5</u>	<u>0,2</u>

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