

ПЕРЕГОН САМАРА → ВОЛГОГРАД · ИЮЛЬ 2026

Хрестоматия судоводителя

действующая нормативка одним файлом — для офлайн-чтения на борту

Хаусбот CRUISE CR-50-2023 · AA 2742 RUS 63

Приложение к «Курсу судоводителя. 7 дней на Волге»

Документы собраны и проверены на актуальность 06.07.2026

Что внутри — 100 страниц самого нужного

№	Раздел	Что взято	Стр.
1	ППВВП — Правила плавания судов по внутренним водным путям (приказ Минтранса от 19.01.2018 № 19, действ. ред. от 11.02.2019)	полностью — это главный документ реки; ключевое: п. 124, Приложение № 2 (сигналы), Приложение № 4 (знаки)	3–45
2	Правила пользования маломерными судами (приказ МЧС от 22.07.2025 № 636, действует с 01.03.2026)	полностью — «ПДД» владельца маломерного судна	46–54
3	ГОСТ 26600-98 «Знаки навигационные ВВП»	основной текст + все цветные таблицы знаков, огней и мостовых щитов (опущены методы испытаний, приёмка, упаковка)	55–76
4	Знаки и огни ВВП — иллюстрированный конспект (ГИМС.РУ)	полностью — наглядная шпаргалка	77–81
5	Официальные вопросы аттестации МЧС (район ВВП) — «Правила плавания маломерных судов»	вопросы 1–50: знаки, судовой ход, огни (полный банк из ~300 — отдельным файлом в library)	82–100

Как читать. Это справочник, не книга: подряд стоит прочесть только п. 124 ППВВП, Приложение № 2 (сигналы) и Приложение № 4 (знаки) + раздел 4-конспект. Остальное открывается по поводу. Цветные таблицы ГОСТа (раздел 3) — лучший «определитель» буёв, створов и мостовых щитов: закладку туда. Раздел 5 — вечерняя самопроверка: листаешь вопросы, отвечаешь вслух, ответы сверяешь с ребятами.

Не вошло по объёму (лежит рядом, houseboat.apermyakov.ru/files/library/): «Школа яхтенного рулевого» Леонтьева 1987 ([leontev_shkola_rulevogo.pdf](#)), полный банк вопросов аттестации ([mchs_voprosy_vvp.pdf](#), 91 стр.), конспекты [kamstorm.ru](#). Источники: [spbtrd.ru](#), [publication.pravo.gov.ru](#), [amurvp.ru](#), [gims.ru](#), [mchs.gov.ru](#) (через веб-архив). При расхождениях приоритет — у официального опубликования на [pravo.gov.ru](#).



КонсультантПлюс

Приказ Минтранса России от 19.01.2018 N 19
(ред. от 11.02.2019)
"Об утверждении Правил плавания судов по
внутренним водным путям"
(Зарегистрировано в Минюсте России
07.03.2018 N 50283)

Документ предоставлен **КонсультантПлюс**

www.consultant.ru

Дата сохранения: 21.04.2021

Зарегистрировано в Минюсте России 7 марта 2018 г. N 50283

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 19 января 2018 г. N 19

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЛАВАНИЯ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Список изменяющих документов
(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 11.02.2019 N 50)

В соответствии с [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; 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), [подпунктом 5.2.11\(8\)](#) 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 [Правила](#) плавания судов по внутренним водным путям.
2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу по истечении шести месяцев после дня его официального опубликования.
3. Признать утратившими силу приказы Минтранса России:
от 14 октября 2002 г. [N 129](#) "Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2002 г., регистрационный N 4088);
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
М.Ю.СОКОЛОВ

Утверждены
приказом Минтранса России
от 19.01.2018 N 19

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 11.02.2019 N 50)

I. Общие положения

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

2. Правилами движения и стоянки судов в бассейнах внутренних водных путей (далее - правила движения и стоянки судов), утверждаемыми в соответствии с [пунктом 3 статьи 34](#) Федерального закона от 7 марта 2001 г. 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).

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

II. Визуальная сигнализация

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

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

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

Требования к расположению на судах и дальности видимости сигнальных огней и знаков визуальной сигнализации приведены в [приложении 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 настоящими Правилами для темного времени суток.

6. Суда, находящиеся на ремонте или на отстое в акваториях, расположенных не на участке внутреннего водного пути, предназначенного для судоходства и обозначенного знаками навигационного

оборудования (далее - судовой ход) и не создающие препятствий для других судов, сигнальные огни и знаки, предписанные настоящими Правилами, могут не нести.

7. На судах применяются следующие сигнальные огни:

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

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

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

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

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

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

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

проблесковый огонь белого цвета, излучающий свет по дуге горизонта в $112,5^{\circ}$ от траверза судна к носу или корме с перекрытием диаметральной плоскости судна на $22,5^{\circ}$ (далее - светимпульсная отмашка).

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

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

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

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

Размеры сигнальных знаков должны быть:

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

диаметр шара - не менее 0,6 метра;

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

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

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

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

III. Ходовая сигнализация в темное время суток

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

один белый топовый огонь в носовой части;

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

бортовые огни;

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

один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее.

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

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

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

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

три белых топовых огня, расположенных в соответствии с [пунктом 5 приложения N 1](#) к настоящим Правилам;

бортовые огни;

при ширине судна более пяти метров - три кормовых огня, расположенных в соответствии с [пунктом 8 приложения N 1](#) к настоящим Правилам, и один буксировочный огонь;

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

17. Толкаемое судно должно нести:

одиночное - один белый топовый огонь в носовой части;

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

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

два белых топовых огня, расположенных по вертикальной линии;

при буксировке плота - три белых топовых огня, расположенных по вертикальной линии;
бортовые огни;
один кормовой огонь и один буксировочный огонь.

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

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

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

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

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

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

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

Самоходное судно, буксируемое под бортом, должно нести:

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

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

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

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

одинокое судно длиной до 50 метров - один белый круговой огонь;

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

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

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

25. Парусное судно на ходу должно нести:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30. Паром канатной переправы должен нести:

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

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

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

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

32. Плот на ходу должен нести:

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

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

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

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

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

IV. Стояночная сигнализация в темное время суток

33. Одинокое самоходное судно шириной пять метров и менее, а также одинокое несамоходное судно длиной менее 50 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 в носовой части, два кормовых огня, расположенных горизонтально, и один белый огонь на краю ходового мостика, расположенный выше бортовых огней и видимый со стороны судового хода в секторе 180° от направления прямо по носу до направления прямо по корме.

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

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

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

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

37. Экраноплан и судно на воздушной подушке на стоянке должны нести сигнальные огни как самоходное судно в соответствии с [пунктом 33](#) настоящих Правил.

38. Плот на стоянке в пути следования должен нести сигнальные огни, указанные в [пункте 33](#) настоящих Правил.

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

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

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

огнями не превышало 50 метров.

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

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

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

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

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

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

VI. Особая сигнализация

48. Суда органов государственного контроля (надзора) в сфере транспорта и патрульные суда Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в дополнение к сигнальным огням, предписанным настоящими Правилами, могут показывать в темное и светлое время суток один синий проблесковый круговой огонь.
(п. 48 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 11.02.2019 N 50)

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

<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, 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 выставлять:

один зеленый круговой огонь на мачте;

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

на левой стороне судового хода - в дополнение к зеленому круговому огню на мачте по одному зеленому круговому огню, расположенному на носовой и кормовой частях снаряда на высоте тента со стороны судового хода.

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

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

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

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

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

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

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

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

57. Судно технического флота, занятое тралением судового хода и при работе у плавучих знаков навигационного оборудования, должно нести в темное время суток один зеленый круговой огонь на мачте, бортовые огни и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня,

расположенных в соответствии с [пунктом 8 приложения N 1](#) к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров, а в светлое время суток - флаг "А".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

частое мигание круговым огнем, прожектором, вертикальное перемещение огня;

ракеты красного цвета;

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

VII. Звуковая сигнализация, УКВ радиосвязь

62. Звуковые сигналы, предусмотренные настоящими Правилами, должны подаваться судоводителями в соответствии с [приложением N 2](#) к настоящим Правилам. Если судоводители согласовали свои действия по УКВ радиосвязи, то звуковые сигналы могут не подаваться.

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

64. Судно, терпящее бедствие, подает звуковой сигнал "Сигнал бедствия".

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

66. Судовые установки УКВ радиосвязи должны быть постоянно включены и обеспечивать надежную связь во время движения, маневрирования судна и при стоянке судна на якоре и использоваться во всех

случаях, требующих заблаговременного согласования судоводителями взаимных действий.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII. Средства навигационного оборудования на ВВП

73. Движение судов (составов) по ВВП регулируется знаками, приведенными в [приложении N 3](#) к настоящим Правилам.

Для указания судового хода и организации движения судов на ВВП устанавливаются знаки навигационного оборудования и навигационные огни, приведенные в [приложении N 4](#) к настоящим Правилам.

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

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

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

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

IX. Плавание судов при любых условиях видимости

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

79. Длина, ширина, надводный высотный габарит, осадка судов (составов) и плавучих объектов (далее - габариты) должны быть меньше соответствующих габаритов судового хода и мостов на величину запасов, приведенных в [приложении 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 и стоянки судов в соответствующих бассейнах ВВП, за исключением случаев, установленных [пунктом 81](#) настоящих Правил.

81. Движение по ВВП, пропуск через шлюзы, проход под мостами судов (составов) и плавучих объектов, габариты которых не соответствуют требованиям, установленным [приложением 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 согласованной 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 толкании или оказании помощи самоходному судну;

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

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

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

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

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

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

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

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

на озере Кенозеро - к реке Поче;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу 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, если оно движется в направлении, противоположном движению вверх.

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

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

94. На ВВП запрещаются:

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

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

движение судов (составов) и плотов самосплавом;

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

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

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

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

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

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

96. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

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

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

выметывать рыболовные снасти более чем наполовину судового хода;

начинать выметывание рыболовных снастей перед приближающимися судами (составами);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Суда длиной 20 метров и менее, парусные суда и суда, занятые ловом рыбы, а также суда,

следующие к/от месту/а посадки/высадки лоцмана или какому-либо другому месту, которые находятся в пределах зоны прибрежного плавания, или для избежания непосредственной опасности, могут использовать зону прибрежного плавания.

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

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

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

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

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

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

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

следовать в соответствующей полосе движения в установленном на ней направлении;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

светлое время суток - светоимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 настолько 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 настолько 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 светимпульсную отмашку с левого борта. Судно (состав), идущее вниз, должно незамедлительно подтвердить сторону расхождения подачей звукового сигнала "Внимание" и светимпульсной 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 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 неавтоизмещающем 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 судовой ход.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

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

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

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

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

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

XII. Правила стоянки судов

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

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

дальнейшее движение судна представляет опасность;

судно вынуждено остановиться вследствие его технических повреждений;

судовой ход закрыт другими судами.

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

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

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

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

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

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

<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.

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

190. Запрещается ставить суда к причалам для загрузки или разгрузки при недостаточном запасе

воды под днищем (с учетом безопасной стоянки судна в груженом состоянии) <7>.

<7> **Подпункт "а" пункта 271** Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. N 623.

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 (паралеты, 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](#) КВБТ.

Приложение N 1
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(пп. 4, 13, 16, 21, 28,
43, 57, 58)

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

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

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

на судах с одноярусной надстройкой - в ее верхней части;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

топовых огней толкача.

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Белые круговые огни должны быть расположены следующим образом:

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

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

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

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

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

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

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

17. Во время стоянки судна на якоре в дневное время черный шар должен располагаться на такой

высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

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

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

N п/п	Тип сигнального огня	Цвет сигнальног о огня	Дальность видимости, километров				
			на самоходных судах длиной			на несамоходных судах длиной	
			20 метров и более	менее 20 метров	менее 12 метров	50 метров и более	менее 50 метров
1	Топовый	Белый	8	5,5	3,7	4	2
		Красный	5,5	3,7	3,7	4	2
2	Бортовой	Красный	3,7	3,7	1,85	-	-
		Зеленый	3,7	3,7	1,85	-	-
3	Буксировочный	Желтый	3,7	3,7	3,7	-	-
4	Кормовой	Белый	3,7	3,7	3,7	-	-
5	Круговой	Белый	3,7	3,7	3,7	1,85	1,85
		Красный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
		Зеленый	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
		Желтый	1,85	1,85	1,85	-	-
		Синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
6	Стояночный бортовой	Белый	3,7	3,7	3,7	-	-
7	Отмашка свето-импульсная:						
	в светлое время суток	Белый	2	2	2	-	-
	в темное время суток	Белый	4	4	4	-	-
8	Световая отмашка (в темное время суток)	Белый	4	4	4	-	-

к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(пп. 62, 165, 198)

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

Звуковые сигналы, предписанные Правилами, должны подаваться:

самоходными судами - колоколом или свистком, или тифоном, или сиреной;

парусными судами - свистком или сиреной;

несамоходными судами - колоколом.

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

короткий звук - звук продолжительностью не более секунды;

продолжительный звук - звук продолжительностью примерно четыре секунды.

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

Общие звуковые сигналы

№ п/п	Описание звукового сигнала	Значение звукового сигнала
1	Продолжительный звук	"Внимание"
		Подается пассажирским судном при подходе к причалу
2	Короткий звук	"Изменяю свой курс вправо"
3	Два коротких звука	"Изменяю свой курс влево"
4	Три коротких звука	"Мои движители работают на задний ход"
5	Четыре коротких звука	"Я намереваюсь остановиться"
		"Я намереваюсь сделать оборот"
6	Серия коротких звуков	"Предупреждение"
7	Три продолжительных звука	"Человек за бортом"
8	Короткий и продолжительный звук	"Прошу увеличить ход"
9	Продолжительный и короткий звук	"Прошу уменьшить ход"
10	Продолжительный, короткий и продолжительный звук	"Прошу выйти на связь"

11	Непрерывный звук, а также беспрерывные частые удары в колокол или металлический предмет	"Сигнал бедствия"
12	Продолжительный, короткий, продолжительный и короткий звук	"Я Вас понял"
13	Продолжительный и три коротких звука	"При отходе в рейс пассажирского судна"
14	Два продолжительных и два коротких звука	"Запрос на обгон"
15	Два продолжительных звука	"Обгон разрешен"

**Звуковые сигналы, подаваемые в условиях
ограниченной видимости**

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

Приложение N 3
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(п. 73)

ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ СУДОВ ПО ВВП

1. Запрещающие знаки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В темное время суток знак обозначается желтым затмевающимся огнем.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Предупреждающие и предписывающие знаки.

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

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

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

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

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

В темное время суток знак "Внимание" обозначается желтым проблесковым огнем.

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

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

В темное время суток знак "Пересечение судового хода" обозначается желтым проблесковым огнем.

2.4. Знак "Соблюдать надводный габарит" обозначает мостовой и надводный переход.

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

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

3. Указательные знаки.

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

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

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

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

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

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

3.3. Знак "Указатель рейда" обозначает границы рейда.

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

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

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

В темное время суток передние и задние знаки "Указатель рейда" обозначаются постоянным огнем зеленого цвета, если знаки установлены на левом берегу, и постоянным огнем красного цвета, если знаки установлены на правом берегу.

Приложение N 4
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(пп. 73, 97)

ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И НАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ

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

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

3. Характер навигационных огней:

постоянный;

проблесковый - периодически повторяющиеся проблески;

двухпроблесковый - периодически повторяющиеся группы из двух проблесков;

частопроблесковый - непрерывно повторяющиеся частые проблески;

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

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

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

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

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

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

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

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

7.1. Кромочные знаки, обозначающие кромки судового хода

7.1.1. На правой кромке судового хода:

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

навигационный огонь красного цвета, постоянный или проблесковый.

7.1.2. На левой кромке судового хода:

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

навигационный огонь зеленого или белого цвета, постоянный или проблесковый.

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

7.2.1. На правой кромке судового хода:

красный цилиндрический буй с широкой горизонтальной белой или черной полосой;

навигационный огонь красного цвета, проблесковый или частопроблесковый.

7.2.2. На левой кромке судового хода:

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

навигационный огонь зеленого или белого цвета, проблесковый или частопроблесковый.

7.3. Свальные знаки предназначены для обозначения свального течения, не совпадающего с

направлением судового хода, устанавливаемые на кромке судового хода, противоположной свалу, выше по течению:

7.3.1. На правой кромке судового хода:

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

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

навигационный огонь красного цвета, проблесковый или группчаstopроблесковый.

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 группчаstopроблесковый.

7.4. Разделительные знаки предназначены для обозначения разделения судового хода:

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

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

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

навигационный огонь белого цвета, двухпроблесковый.

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

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

навигационный огонь - белого цвета, группчаstopроблесковый.

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

7.7.1. На правой кромке судового хода:

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

навигационный огонь красного цвета, проблесковый или двухпроблесковый.

7.7.2. На левой кромке судового хода:

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

навигационный огонь зеленого цвета, проблесковый или двухпроблесковый.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.5. Перевальный знак предназначен для обозначения направления судового хода.

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

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

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

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

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

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

8.7. Весенний знак предназначен для обозначения затопленных берегов.

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

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

8.8. Знак "Ориентир" предназначен для обозначения характерных мест судоходного пути.

Знак представляет собой щит прямоугольной или трапецидальной формы.

Знак, установленный на правом берегу, красного цвета с двумя горизонтальными белыми полосками, на левом - черного цвета с двумя горизонтальными белыми полосками.

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

8.9. Знак "Путевой огонь" предназначен для обозначения берегов (кромки) судоходного канала.

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

8.10. Сигнализация судоходных пролетов мостов

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

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

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

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

Для плотовых составов используются щиты круглой формы.

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

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

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

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

Количество щитов указывает высоту судоходного пролета моста:

один щит - высота судоходного пролета моста менее десяти метров;

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

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

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

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

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

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

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

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

Когда разводная часть наплавного моста отведена к правому берегу:

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

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

Все указанные навигационные огни постоянные.

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

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

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

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

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

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

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

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

9.3. Кардинальные знаки навигационного оборудования выставляют вокруг навигационной

опасности в одном, нескольких или во всех секторах одновременно и показывают сторону, с которой следует обходить ограждаемую навигационную опасность.

9.4. Описание кардинальных знаков навигационного оборудования

9.4.1. "Северный"

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

Навигационный огонь белого цвета, частопроблесковый.

Знак выставляется в северном секторе к северу от опасности.

9.4.2. "Южный"

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

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

Знак выставляется в южном секторе к югу от опасности.

9.4.3. "Восточный"

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

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

Знак выставляется в восточном секторе к востоку от опасности.

9.4.4. "Западный"

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

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

Знак выставляется в западном секторе к западу от опасности.

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

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

Навигационный огонь белого цвета двухпроблесковый.

Знак выставляется непосредственно над опасностью.

Приложение N 5
к Правилам плавания судов
по внутренним водным путям
(пп. 79, 81)

МИНИМАЛЬНЫЕ ЗАПАСЫ, СОБЛЮДАЕМЫЕ СУДАМИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО ВВП

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

N п/п	Глубина судового хода (см)	Для судов (составов)		Для плотов независимо от характера грунта (см)
		при песчаном и галечном грунте (см)	при каменистом грунте (см)	
1	150 и менее	10	15	20
2	От 151 до 300	15	20	25
3	301 и более	20	25	30

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

Минимальные запасы по высоте при прохождении судов под мостами

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

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



**МИНИСТЕРСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ
(МЧС РОССИИ)**

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

Регистрационный № 83112

от "31" июня 2025 г.

П Р И К А З

22 июня 2025 г.

Москва

№ 636

**Об утверждении
Правил пользования маломерными судами на водных объектах**

В соответствии с подпунктом «в» пункта 4 части 2 статьи 4 Федерального закона от 3 февраля 2025 г. № 4-ФЗ «О безопасности людей на водных объектах», пунктом 3 Указа Президента Российской Федерации от 11 июля 2004 г. № 868 «Вопросы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить Правила пользования маломерными судами на водных объектах согласно приложению к настоящему приказу.

2. Признать утратившим силу приказ МЧС России от 6 июля 2020 г. № 487 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 22 октября 2020 г., регистрационный № 60524).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2026 г. и действует по 1 марта 2032 г.

Министр

А.В. Куренков

173366

**Правила
пользования маломерными судами на водных объектах**

I. Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают порядок пользования маломерными судами¹ на водных объектах², включая вопросы движения и стоянки маломерных судов, обеспечения безопасности людей при их использовании, и распространяются на принадлежащие юридическим лицам, физическим лицам, в том числе индивидуальным предпринимателям.

2. Настоящие Правила не распространяются на маломерные суда, используемые в целях обеспечения торгового мореплавания и судоходства, перечень категорий (типов) которых определяется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта³.

II. Требования к пользованию маломерными судами

3. Пользование маломерными судами разрешается:

а) после их государственной регистрации в реестре маломерных судов и освидетельствования⁴, а также нанесения идентификационных номеров⁵, кроме маломерных судов, не подлежащих государственной регистрации;

б) при соблюдении установленных производителем маломерного судна или указанных в судовом билете условий, норм и технических требований по пассажировместимости, грузоподъемности, предельной мощности и количеству двигателей, допустимой площади парусов, району плавания, высоте волны, при которой маломерное судно может эксплуатироваться, осадке, надводному борту, оснащению спасательными и противопожарными средствами, огнями, навигационным и другим оборудованием;

¹ Абзац седьмой пункта 7 статьи 2 технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012), принятого Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 15 июня 2012 г. № 33 (далее – ТР ТС 026/2012) (Решение вступило в силу для Российской Федерации 1 февраля 2014 г.). Данный акт является обязательным для Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 99 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированного Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» и вступившего в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.

² Подпункт 4 статьи 1 Водного кодекса Российской Федерации.

³ Часть 1 статьи 21 Федерального закона от 3 февраля 2025 г. № 4-ФЗ «О безопасности людей на водных объектах» (далее – Федеральный закон № 4-ФЗ).

⁴ Часть 4 статьи 20 Федерального закона № 4-ФЗ.

⁵ Пункты 1 – 3 статьи 13 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

в) при условии нанесения на оба борта маломерного судна, подлежащего государственной регистрации, идентификационного номера.

4. К управлению маломерными судами, подлежащими государственной регистрации в реестре маломерных судов, допускаются лица, имеющие удостоверение на право управления маломерным судном либо документы, которые выданы иностранным государством и в соответствии с международным договором Российской Федерации или нормативным правовым актом Российской Федерации признаются в качестве документа, подтверждающего право управления маломерным судном на территории Российской Федерации⁶ (далее – судоводители).

5. Для управления маломерными судами, не подлежащими государственной регистрации, наличие документов, предусмотренных пунктом 4 настоящих Правил, не требуется.

6. На водных объектах или их участках, на которые не распространяется действие Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море от 20 октября 1972 г.⁷ (далее – МППСС-72) или Правил плавания судов по внутренним водным путям, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 января 2018 г. № 19⁸ (далее – ППВВП), маневрирование маломерных судов должно осуществляться в соответствии со следующими требованиями:

а) в случае, если два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных курсах так, что может возникнуть опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо;

б) в случае, если суда следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то:

маломерное судно с механическим двигателем, у которого другое судно с механическим двигателем движется с правой стороны, должно обеспечить ему возможность прохода;

маломерное судно с механическим двигателем должно обеспечить возможность прохода судну, не использующему механический двигатель, или судну, не являющемуся маломерным;

маломерное судно, не идущее под парусом, должно обеспечить возможность прохода судну, идущему под парусом;

в) в случае, если два парусных судна следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то:

если суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну. В случае если лицо, осуществляющее управление маломерным судном, идущим левым галсом, не может определить, левым или правым галсом идет судно с наветренной стороны,

⁶ Пункт 1 части 2 статьи 20 Федерального закона № 4-ФЗ.

⁷ Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, вып. XXXIII. – М., 1979, стр. 435 – 461. Конвенция вступила в силу для СССР 15 июля 1977 г.

⁸ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 7 марта 2018 г., регистрационный № 50283; с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 11 февраля 2019 г. № 50 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 мая 2019 г., регистрационный № 54757).

оно должно обеспечить возможность прохода данному судну;

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

г) в случае, если настоящими Правилами не предусмотрено иное, при встречном расхождении в узкостях судно, идущее вниз (от истока к устью реки), имеет преимущество по отношению к судну, идущему вверх (от устья к истоку реки).

7. 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 условиях⁹.

8. При движении в границах портов, пристаней, баз (сооружений) для стоянок маломерных судов, пляжей и других мест массового отдыха населения на водных объектах, около судов, занятых водолазными работами, маломерное судно должно двигаться с безопасной скоростью, исключающей волнообразование, которое может вызвать повреждение других судов, плавучих средств, гидротехнических и причальных сооружений.

9. При пользовании маломерными судами на водных объектах в спасательные жилеты должны быть одеты:

а) лица, находящиеся на гидроциклах либо на буксируемых маломерными судами средствах (в том числе водных лыжах, вейкбордах, подъемно-буксировочных системах, надувных буксируемых средствах, парусно-парашютных средствах);

б) лица, находящиеся на беспалубных маломерных судах длиной до 4 метров включительно, во время движения и (или) стоящих на якоре;

в) лица, находящиеся на открытой палубе маломерного судна либо на беспалубных маломерных судах во время шлюзования или прохождения акватории порта;

г) дети в возрасте до 12 лет, находящиеся вне судовых помещений.

10. Находящиеся на борту маломерного судна спасательные жилеты должны соответствовать размеру и массе лиц, их использующих. Спасательные жилеты при их использовании должны быть закреплены на теле пользователя способом, исключающим самопроизвольное снятие таких спасательных жилетов при падении в воду¹⁰.

11. При осуществлении буксировки маломерным судном буксируемых средств (в том числе водных лыж, вейкбордов, подъемно-буксировочных систем, надувных буксируемых средств, парусно-парашютных средств) кроме судоводителя на маломерном судне должно быть лицо, осуществляющее наблюдение за буксируемым средством и находящимися на нем людьми.

Лицо, осуществляющее наблюдение за буксируемым средством и находящимися на нем людьми, должно информировать судоводителя либо лицо, управляющее маломерным судном, о возникновении опасного

⁹ Пункт 120 ППВВП.

¹⁰ Статья 19 Федерального закона № 4-ФЗ; абзац четвертый пункта 50 статьи 5 ТР ТС 026/2012, приложения № 5, № 8 к ТР ТС 026/2012.

сближения, которое может привести к столкновению буксируемого средства с берегом, гидротехническими сооружениями, другими судами и плавучими объектами, либо о падении людей с буксируемого средства, запутывании или обрыве буксирного троса (линя) в целях принятия судоводителем либо лицом, управляющим маломерным судном, соответствующих решений.

12. Пользование гидроциклами на водных объектах разрешается только в светлое время суток.

13. При плавании на маломерном судне запрещается:

а) управлять маломерным судном, подлежащим государственной регистрации, при наличии одного из следующих условий:

не зарегистрированным в реестре маломерных судов;

не прошедшим освидетельствования;

не несущим идентификационных номеров;

переоборудованным или модернизированным без проведения освидетельствования;

лицом, не имеющим права управления соответствующим типом маломерного судна в соответствующем районе плавания либо без удостоверения на право управления маломерным судном;

без судового билета;

без документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым маломерным судном (в отсутствие владельца на маломерном судне);

б) управлять маломерным судном, находясь в состоянии опьянения, либо передавать управление маломерным судном лицу, не имеющему права управления или находящемуся в состоянии опьянения;

в) эксплуатировать маломерное судно с нарушением грузоподъемности, пассажировместимости, ограничений по району и условиям плавания;

г) превышать скорость движения, установленную правилами пользования маломерными судами на водных объектах на территории субъекта Российской Федерации, утверждаемыми нормативным правовым актом высшего исполнительного органа субъекта Российской Федерации в соответствии с частью 3 статьи 17 Федерального закона № 4-ФЗ;

д) нарушать правила маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения огней или знаков, установленные требованиями МППСС-72, ППВВП и настоящими Правилами;

е) наносить повреждения гидротехническим сооружениям, техническим средствам обеспечения судоходства, знакам судоходной и навигационной обстановки;

ж) заходить в запретные для плавания и временно опасные для плавания районы¹¹ или преднамеренно останавливаться в местах, запрещенных для движения маломерных судов¹²;

¹¹ Статья 15 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

¹² Пункт 8 части 2 статьи 4, пункт 1 части 4 статьи 17 Федерального закона № 4-ФЗ.

з) заходить на маломерных судах и маневрировать на акваториях пляжей и других мест массового отдыха населения на водных объектах;

и) осуществлять буксировку маломерными судами буксируемых средств (в том числе водных лыж, вейкбордов, подъемно-буксировочных систем, надувных буксируемых средств, парусно-парашютных средств) или приближаться на маломерных судах ближе 50 метров к границе акватории, отведенной для купания, и других мест купания;

к) перевозить на маломерном судне детей в возрасте до 7 лет без сопровождения совершеннолетнего, при этом судоводитель, управляющий маломерным судном, не является таким сопровождающим;

л) швартоваться, останавливаться или становиться на якорь в пределах судового хода, у плавучих навигационных знаков, под мостами, воздушными линиями электропередач, а также у причалов, не предназначенных для посадки и высадки пассажиров;

м) маневрировать на судовом ходу (фарватере) либо в акватории порта, создавая своими действиями помехи транспортным и техническим судам морского и речного флота;

н) устанавливать на маломерное судно двигатели, в том числе подвесные, с превышением допустимой мощности, установленной производителем, как подлежащее, так и не подлежащее государственной регистрации;

о) использовать маломерное судно в противоправных действиях, в том числе в целях браконьерства;

п) осуществлять пересадку людей с одного маломерного судна на другое во время движения;

р) осуществлять заправку топливом без соблюдения мер пожарной и экологической безопасности;

с) выходить на судовой ход¹³ при видимости, составляющей менее 1 километра;

т) осуществлять расхождение и обгон судов в зоне работающих дноуглубительных, дноочистительных и землесосных снарядов, а также в подходных каналах, при подходе к шлюзам;

у) двигаться в тумане или в других опасных природных явлениях¹⁴ при ограниченной (менее 1 км) видимости, за исключением маломерных судов, использующих радиолокационное оборудование;

ф) создавать угрозу безопасности пассажиров при посадке на суда, в пути следования и при высадке их с судов;

х) пользоваться маломерным судном в темное время суток при отсутствии, неисправности или несоответствии огней требованиям, установленным МППСС-72 и ГППВВП;

ц) выбрасывать за борт отходы производства и потребления¹⁵, допускать

¹³ Абзац двадцать второй статьи 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

¹⁴ Абзац двадцать третий статьи 1 Федерального закона от 19 июля 1998 г. № 113-ФЗ «О гидрометеорологической службе».

¹⁵ Абзац второй пункта 1 статьи 1 Федерального закона от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления».

загрязнение водных объектов нефтепродуктами;

14. Запрещается эксплуатация маломерных судов при наличии одной из следующих неисправностей¹⁶:

а) наличие свищей, пробоин набора и обшивки корпуса (независимо от местонахождения), повреждений набора корпуса или отсутствие его элементов, предусмотренных конструкцией маломерного судна;

б) отсутствие или разгерметизация предусмотренных конструкцией маломерного судна гермоотсеков и воздушных ящиков, блоков плавучести;

в) не обеспечен полный угол перекладки руля (35 градусов на каждый борт), затруднено вращение рулевого штурвала;

г) повреждение пера руля или деталей рулевого привода (направляющие блоки, опорные подшипники, натяжные талрепы, штуртросовая передача), наличие разрывов каболок штуртроса;

д) отсутствие предусмотренных конструкцией деталей крепления рулевого привода (гайки, шплинты, контргайки);

е) утечка топлива из баков, шлангов системы питания;

ж) наличие вибрации двигателя, подвесного мотора, превышающей допустимые эксплуатационной документацией значения;

з) повреждение системы дистанционного управления двигателем, реверс-редуктором;

и) якорные устройства и швартовное оборудование (в том числе кнехты, утки, роульсы, клюзы, киповые планки) не обеспечивают удержание маломерного судна при его стоянке, причаливании и шлюзовании.

15. Кроме случаев, установленных пунктом 14 настоящих Правил, эксплуатация маломерных судов запрещается при:

а) несоответствии нормам комплектации и оборудования маломерного судна, установленным ТР ТС 026/2012;

б) отсутствии индивидуальных спасательных средств по количеству лиц, находящихся на борту, или их неисправность.

III. Обязанности судоводителей и лиц, управляющих маломерными судами на водных объектах

16. Судоводители обязаны иметь при себе во время плавания следующие документы:

а) удостоверение на право управления маломерным судном либо документы, которые выданы иностранным государством и в соответствии с международным договором Российской Федерации или нормативным правовым актом Российской Федерации признаются в качестве документа, подтверждающего право управления маломерным судном на территории Российской Федерации¹⁷;

б) судовой билет¹⁷;

¹⁶ Пункты 45, 56 ТР ТС 045/2012.

¹⁷ Пункт 1 части 2 статьи 20 Федерального закона № 4-ФЗ.

в) документы, подтверждающие право владения, пользования или распоряжения управляемым маломерным судном (в отсутствие владельца на маломерном судне).

17. В случае управления маломерными судами, не подлежащими государственной регистрации в реестре маломерных судов, лицо, управляющее такими маломерными судами должно иметь при себе документ, удостоверяющий личность¹⁸.

18. Судоводитель или лицо, управляющее маломерным судном, обязаны:

а) выполнять требования настоящих Правил, ППВВП, МППСС-72, обязательных постановлений в морском порту¹⁹, Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 3 марта 2014 г. № 58²⁰, правил пользования маломерными судами на водных объектах на территории субъекта Российской Федерации, утверждаемыми нормативным правовым актом высшего исполнительного органа субъекта Российской Федерации²¹, и иных федеральных законов, нормативных правовых актов Российской Федерации, а также принимаемых в соответствии с ними законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, муниципальных нормативных правовых актов регулирующих отношения в области обеспечения безопасности людей на водных объектах, безаварийного плавания судов, законодательства в области охраны окружающей среды;

б) проверять перед выходом в плавание исправность маломерного судна и его механизмов, оснащенность необходимым оборудованием, спасательными средствами и другими предметами снабжения в соответствии со статьями 4, 5 ТР ТС 026/2012, приложениями №№ 2 – 5 к ТР ТС 026/2012;

в) обеспечить безопасность пассажиров при посадке, высадке и на период пребывания на маломерном судне, а также лиц, находящихся на буксируемых маломерным судном устройствах, указанных в пункте 11 настоящих Правил;

г) осуществлять плавание в бассейнах (районах), соответствующих категории сложности района плавания маломерного судна, знать условия плавания, навигационную и гидрометеорологическую обстановку в районе плавания²²;

д) прекращать движение маломерного судна по требованию государственного инспектора по маломерным судам ГИМС МЧС России (далее – государственный инспектор ГИМС МЧС России);

е) предоставлять государственным инспекторам ГИМС МЧС России

¹⁸ Часть 2 статьи 20 Федерального закона № 4-ФЗ.

¹⁹ Статья 14 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

²⁰ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 июля 2014 г., регистрационный № 33349; с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 июня 2015 г. № 189 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 14 июля 2015 г., регистрационный № 38007).

²¹ Часть 2 статьи 17 Федерального закона № 4-ФЗ.

²² Пункт 3 части 3 статьи 20 Федерального закона № 4-ФЗ.

для проверки документы, подтверждающие право управления и пользования маломерным судном, либо документы, удостоверяющие личность, при управлении маломерным судном, не подлежащим государственной регистрации²³;

ж) принимать меры для оказания первой помощи пострадавшим при авариях или происшествиях с маломерными судами, связанных с движением маломерных судов, которое может привести к гибели или увечью людей;

з) обеспечивать возможность прохода и снижать скорость, чтобы иметь возможность немедленно остановиться в случае необходимости при приближении судна органов государственного контроля (надзора) в сфере транспорта или патрульного судна ГИМС МЧС России с включенным синим проблесковым круговым огнем и специальным звуковым сигналом;

и) выполнять иные требования государственных инспекторов ГИМС МЧС России, установленные Правилами осуществления федерального государственного надзора за маломерными судами, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 8 февраля 2022 г. № 132.

²³ Часть 2 статьи 20 Федерального закона № 4-ФЗ.

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

ЗНАКИ НАВИГАЦИОННЫЕ
ВНУТРЕННИХ СУДОХОДНЫХ ПУТЕЙ

Общие технические условия

Navigation waterways signs.
General specifications

Дата введения 2000—07—01

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на береговые и плавучие навигационные знаки [далее — навигационные знаки (знаки)], применяемые на внутренних судоходных путях.

Стандарт устанавливает типы, основные параметры, размеры, цвет и вид раскраски навигационных знаков, а также характер, цвет и взаимное расположение навигационных огней.

Требования настоящего стандарта подлежат применению расположенными на территории государств предприятиями и объединениями предприятий, в том числе союзами, ассоциациями, концернами, акционерными обществами, межотраслевыми, региональными и другими объединениями независимо от форм собственности и подчинения, министерствами (ведомствами) и другими органами управления.

Стандарт не распространяется на навигационные знаки для водных путей, эксплуатируемых речными администрациями нескольких государств, одно из которых не входит в состав СНГ; на маяки, а также на плавучие навигационные знаки, соответствующие системе Международной ассоциации маячных служб (регион А).

Стандарт не регламентирует правила и нормы расстановки знаков, а также их оснащенность оборудованием, которые устанавливают соответствующие органы, регулирующие судоходство на внутренних судоходных путях.

Требования всех разделов, приложений А, Б настоящего стандарта являются обязательными, требования приложения В — рекомендуемыми.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 9.014—78 Единая система защиты от коррозии и старения. Временная противокоррозионная защита изделий. Общие требования

ГОСТ 9.104—79 Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Группы условий эксплуатации

ГОСТ 8486—86 Пиломатериалы хвойных пород. Технические условия

ГОСТ 9463—88 Лесоматериалы круглые хвойных пород. Технические условия

ГОСТ 10807—78 Знаки дорожные. Общие технические условия

ГОСТ 13015.1—81 Конструкции и изделия бетонные и железобетонные сборные. Приемка

ГОСТ 15150—69 Машины, приборы и другие технические изделия. Исполнения для различных климатических районов. Категории, условия эксплуатации, хранения и транспортирования в части воздействия климатических факторов внешней среды

Издание официальное

ГОСТ 23903—79 Пути водные внутренние и их навигационное оборудование. Термины и определения

ГОСТ 26775—97 Габариты подмостовые судоходных пролетов мостов на внутренних водных путях. Нормы и технические требования

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены термины и определения в соответствии с ГОСТ 23903 и ГОСТ 26775.

4 Классификация, общие положения

4.1 Навигационные знаки по использованию и установке в конкретных условиях эксплуатации подразделяют на плавучие и береговые.

4.2 В зависимости от силуэта сигнальных щитов (фигур) навигационные знаки подразделяют на следующие типы:

- прямоугольный;
- треугольный;
- круглый;
- трапециевидный;
- комбинированный;
- линейный.

4.3 Навигационные знаки в зависимости от назначения подразделяют:

- плавучие навигационные знаки — на кромочные, поворотные, свальные, разделительные, осевые, поворотно-осевые и знаки опасности;
- береговые навигационные знаки — на навигационные знаки обозначения положения судового хода и навигационные информационные знаки:

а) береговые навигационные знаки обозначения положения судового хода — на створные, перевальные, ходовые, ориентиры, весенние, а также знаки судоходных пролетов мостов;

б) береговые навигационные информационные знаки — на следующие группы: запрещающие; предупреждающие и предписывающие; указательные.

4.4 Навигационные знаки в зависимости от требований эксплуатации внутренних судоходных путей подразделяют на:

- знаки с навигационными огнями;
- знаки без навигационных огней.

4.5 Цвет раскраски сигнальных щитов (фигур) и цвет навигационных огней знаков, а также их условное обозначение должны соответствовать указанным в таблице 1.

Т а б л и ц а 1

Наименование цвета	Условное обозначение	
	Цифровое	Цветовое
Белый	1	
Красный	2	
Зеленый	3	
Желтый	4	
Черный	5	

4.6 Характер навигационных огней знаков и их условное обозначение должны соответствовать указанным в таблице 2.

Т а б л и ц а 2

Наименование характера огня	Условное обозначение	
	Цифровое	Графическое
Постоянный	1	 или 
Проблесковый (однопроблесковый)	2	
Двухпроблесковый	3	
Частопроблесковый	4	
Группочастопроблесковый	5	
Пульсирующий	6	
Прерывистый пульсирующий	7	
Затмевающийся	8	
П р и м е ч а н и я 1 Условное обозначение постоянных огней вида  применяют в случаях, когда необходимо показать их взаимное расположение. 2 Используемый в условных обозначениях черный цвет соответствует паузе (затемнению), белый цвет — вспышке (проблеску) света.		

4.7 Навигационные огни должны быть точечными или линейными, кругового или направленного действия в зависимости от типа установленного на знаке светосигнального прибора.

5 Основные параметры и размеры

5.1 Береговые навигационные знаки обозначения положения судового хода

5.1.1 Типы, основные параметры и размеры сигнальных щитов береговых навигационных знаков обозначения положения судового хода (далее — береговые знаки) должны соответствовать указанным в таблице 3.

5.1.2 Вид и цвет сигнальных щитов береговых знаков, цвет, характер и взаимное расположение навигационных огней по вариантам, а также условные обозначения огней должны соответствовать указанным в таблицах 4 и 5.

Таблица 3

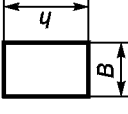
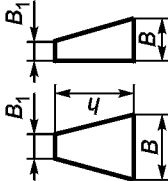
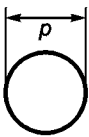
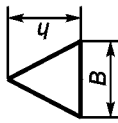
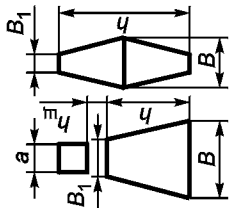
Тип, обозначение (наименование) типа и силуэт сигнального щита	Параметр и размер	Норма по типоразмерам (габаритным исполнениям)														Преимущественная область применения типоразмеров
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1 Прямоугольный 	Дальность действия D , км	1,0	2,2 (0,9)	2,9 (1,2)	3,5 (1,4)	3,9 (1,6)	— (1,8)	2,0	3,0	3,5	3,5	4,0	5,0	6,0	6,0	Все типоразмеры (за исключением 6, 7, 10, 14) — для знаков осевых створов; 10—14 — для знаков щелевых створов; 7, 10, 14 — для передних знаков кромочных створов; 1—5, 8, 9 — для перевальных знаков; 1—4 — для ходовых знаков; 7, 10, 14 — для ориентиров; 2, 4—6 — для указателей оси судового хода в судоходных пролетах мостов; 1, 2 — для указателей высоты подмостового габарита; 1—6 — для информационных знаков
	Высота h , см	60	100	150	200	250	300	180	320	380	450	500	600	600	840	
	Ширина B , см	60	100	150	200	250	300	90	140	170	150	200	300	400	280	
2 Трапецеидальный 	Дальность действия D , км	— (0,5)	— (1,0)	— (1,3)	2,5	3,0	4,0	5,0	6,0	2,0	3,5	6,0				4—8 — для знаков осевых створов; 9—11 — для задних знаков кромочных створов (по рисунку 2.2); 1—3 — для весенних знаков на левом берегу; 4, 6, 8 — для ориентиров
	Высота h , см	60	120	175	220	310	460	600	725	200	450	840				
	Ширина B , см	80	150	210	170	230	340	460	500	125	250	450				
	Ширина B_1 , см	25	50	70	45	60	90	120	200	25	50	90				
3 Круглый 	Дальность действия D , км	— (0,6)	— (0,8)	— (1,0)	— (1,3)	— (1,7)	— (1,8)									1—3 — для весенних знаков на правом берегу; 2, 4, 5 — для указателей оси судового хода в судоходных пролетах мостов; 3—5 — для информационных знаков
	Диаметр d , см	60	100	150	200	300										

Рисунок 2.1 Рисунок 2.2

Окончание таблицы 3

Тип, обозначение (наименование) типа и силуэт сигнального щита	Параметр и размер	Норма по типоразмерам (габаритным исполнениям)														Преимущественная область применения типоразмеров
		Предельное отклонение по типоразмерам, см														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
4 Треугольный 	Дальность действия D , км	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1, 2 — для указателей оси судового хода в судоходных пролетах мостов; 1, 3 — для информационных знаков
	Высота h , см	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Основание B , см	110	160	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	
		120	200	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	
5 Комбинированный 	Дальность действия D , км	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	1, 2 — для знаков осевого стояра и перевальных знаков; 3 — для ходовых знаков (по рисунку 5.2)
	Сторона квадрата a , см	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	Высота h , см	245	430	620	620	620	620	620	620	620	620	620	620	620	620	
	Ширина B , см	290	420	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	
	Ширина B_1 , см	120	120	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
	Расстояние между щитами $h_{щ}$, см	60	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	
		±10	±20	±30	±20	±20	±20	±10	±10	±10	±10	±10	±10	±10	±10	

Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		Цвет, характер и взаимное расположение огней
	для светлого фона	для темного фона	
01 Створ осевой Для обозначения оси судового хода			На левом берегу Зеленый На задних знаках Красный На передних и задних ²⁾ знаках Зеленый На задних знаках Белый На передних и задних ²⁾ знаках Белый На задних знаках Желтый На передних и задних ²⁾ знаках Желтый
			На левом берегу Зеленый На задних знаках Красный На передних и задних ²⁾ знаках Зеленый На задних знаках Белый На передних и задних ²⁾ знаках Белый На задних знаках Желтый На передних и задних ²⁾ знаках Желтый
			На левом берегу Зеленый На задних знаках Красный На передних и задних ²⁾ знаках Зеленый На задних знаках Белый На передних и задних ²⁾ знаках Белый На задних знаках Желтый На передних и задних ²⁾ знаках Желтый
			На левом берегу Зеленый На задних знаках Красный На передних и задних ²⁾ знаках Зеленый На задних знаках Белый На передних и задних ²⁾ знаках Белый На задних знаках Желтый На передних и задних ²⁾ знаках Желтый
02 Створ шелевой Для обозначения положения судового хода и его кромок			На левом берегу Зеленый На задних знаках Красный На передних и задних ²⁾ знаках Зеленый На задних знаках Белый На передних и задних ²⁾ знаках Белый На задних знаках Желтый На передних и задних ²⁾ знаках Желтый

Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		Цвет, характер и взаимное расположение огней	
	для светлого фона	для темного фона		
03 Створ кромочный Для обозначения положения судового хода и его кромок	<i>A</i> — левая кромка; <i>B</i> — правая кромка; <i>1</i> — передние щиты; <i>2</i> — задние щиты	<i>A</i> — левая кромка; <i>B</i> — правая кромка; <i>1</i> — передние щиты; <i>2</i> — задние щиты	На левой кромке На задних знаках Зеленый На передних знаках Зеленый	На правой кромке Красный Красный
04 Перевальный Для обозначения направления судового хода	<i>A</i> — левая кромка; <i>B</i> — правая кромка; <i>1</i> — передние щиты; <i>2</i> — задние щиты	<i>A</i> — левая кромка; <i>B</i> — правая кромка; <i>1</i> — передние щиты; <i>2</i> — задние щиты	На левом берегу Зеленый Белый Желтый	На правом берегу Красный Белый Желтый
	Щиты знаков с индексами 03 и 04 красные ¹⁾	Щиты знаков с индексами 03 и 04 белые		

∞ Продолжение таблицы 4

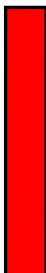
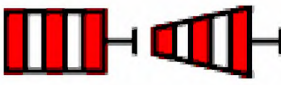
Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		Цвет, характер и взаимное расположение огней
	для светлого фона	для темного фона	
05 Указатель оси судового хода в судоводном пролете моста Для судов и составов, идущих снизу Для судов и составов, идущих сверху Для плотовых составов Для маломерных судов			 Красный
			
			 Зеленый
			—
06 Указатель высоты подмостового габарита и кромки судового хода в судоводном пролете моста Для обозначения кромок судового хода и высоты судоводного пролета до 10 м То же — св. 10 до 13 м То же — св. 13 до 16 м То же — св. 16 м Знак используют совместно со знаком по 11.14 и информационным знаком с индексом 2.4	Щиты красные		Щиты белые
			
			На левоберенной части пролета На правоберенной части пролета
			
			
Щиты зеленые		Щиты белые	Огни зеленые
			Огни зеленые

Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		Цвет, характер и взаимное расположение огней
	для светлого фона	для темного фона	
07 Огни — указатели разводного пролета наплавного моста Для обозначения судоходного пролета при разводной части, отведенной в сторону левого берега То же — в сторону правого берега Огни используют совместно с информационным знаком с индексом 1.6. Расположение огней дано в плане	—	—	
	—	—	
1) Для переменного фона окраска щитов типа 5 приведена в 11.2. 2) Только для осевого створа.			

Т а б л и ц а 5

Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		Цвет, характер и взаимное расположение огней
	на левом берегу	на правом берегу	
08 Ходовой Для обозначения судоходного хода, расположенного у берега			
	Щиты белые	Щиты красные	

Окончание таблицы 5

Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		на правом берегу	Цвет, характер и взаимное расположение огней	
	на левом берегу	на правом берегу		на левом берегу	на правом берегу
09 Весенний Для обозначения затопленных берегов	 Щит белый	 Щит красный	 Зеленый	 Красный	
10 Ориентир Для обозначения характерных мест судоходного пути			 Зеленый	 Красный	
			 Белый	 Белый	
			 Желтый	 Желтый	
11 Путевой огонь Для обозначения берегов (кромок) судоходного канала			 Зеленый	 Красный	
			 Зеленый	 Красный	
12 Огонь опознавательного знака Для обозначения входов в канал, на акваторию порта, затона		 Вид знака устанавливающих органы, регулирующие судоходство	 Зеленый	 Красный	
			 Зеленый	 Красный	
			 Красный		
¹⁾ Для светлого фона. ²⁾ Допускается использование одного верхнего огня.					

Примечания к таблицам 3—5

1 Значения дальности действия навигационных знаков соответствуют значениям дальности видимости сигнальных щитов при коэффициенте прозрачности атмосферы, равном 0,70 на километр — верхние цифры и 0,84 на километр — нижние цифры.

2 Значения дальности видимости сигнальных щитов установлены из условия их обнаружения; значения, указанные в скобках, для весенних, информационных знаков и указателей оси судового хода в судоходных пролетах мостов — из условия различения их силуэта.

3 При расположении знаков на фоне неба указанные в таблице 3 значения дальности действия могут быть увеличены в 1,3 раза.

4 Размеры сигнальных щитов площадью более 25 м² не установлены.

5 Варианты огней левого и правого берегов на створных и перевальных знаках, а также варианты огней и сигнальных щитов ориентиров не зависят друг от друга, варианты выбирают исходя из условий эксплуатации.

6 Сигнальные щиты ориентиров на темном фоне должны иметь три белые полосы и две черные (на левом берегу) или две красные (на правом берегу) полосы.

7 Кроме огней с индексом 07, на наведенном наплавном мосту по всей его длине устанавливают огни белого цвета на высоте не менее 2 м над верхней гранью моста не более чем через 50 м, но не менее трех огней.

8 Приведенные в таблицах рисунки не определяют конструкцию знаков и сигнальных щитов.

5.2 Береговые навигационные информационные знаки

5.2.1 В зависимости от основного назначения береговым навигационным информационным знакам (далее — информационные знаки) каждой группы соответствует определенный силуэт сигнального щита:

- запрещающим — круглый;
- предупреждающим и предписывающим — прямоугольный;
- указательным — прямоугольный и треугольный.

5.2.2 Типы, основные параметры и размеры сигнальных щитов информационных знаков должны соответствовать указанным в таблице 3.

5.2.3 Вид и цвет сигнальных щитов информационных знаков, цвет, характер и взаимное расположение навигационных огней, а также их условные обозначения должны соответствовать указанным в таблицах 1, 2 и 6, приложениях А и Б.

Разметку изображений на информационных знаках рекомендуется принимать в соответствии с приложением В.

5.3 Плавающие навигационные знаки

5.3.1 Типы, основные параметры и размеры надводной части плавучих навигационных знаков (далее — плавающие знаки) должны соответствовать указанным в таблице 7.

5.3.2 Вид и цвет надводной части плавучих знаков и топовых фигур, цвет, характер и взаимное расположение навигационных огней по вариантам, а также условные обозначения огней в зависимости от их назначения должны соответствовать указанным в таблицах 1, 2, 8, 9.

5.4 Условное обозначение навигационных знаков и огней

Условное обозначение навигационных знаков и огней состоит из следующего:

- краткого наименования¹⁾;
 - двух групп цифр, разделенных знаком тире, первая из которых относится к обозначению знака, а вторая — к обозначению его огня;
 - обозначения настоящего стандарта.
- В обозначение знака входят:
- индекс знака (две первые цифры);
 - тип (третья цифра) и типоразмер сигнального щита или фигуры (две последующие цифры²⁾);
 - цвет раскраски сигнального щита или фигуры (две последние цифры³⁾).

¹⁾ Краткие наименования, входящие в условные обозначения, должны соответствовать сокращениям, принятым в 5.1.1, 5.2.1 и 5.3.1 (например информационный знак).

²⁾ Если номер типоразмера состоит из одной цифры, перед ней ставят цифру 0.

³⁾ При окраске сигнального щита (фигуры) в один цвет перед его условным обозначением ставят цифру 0. Для информационных знаков цвет символа в данном элементе обозначения не указывают.

В обозначение огня на данном знаке входят:

- цвет огня (две цифры¹⁾);
- характер огня (последняя цифра).

При отсутствии для знака конкретного вида каких-либо элементов (например огня, если знак им не оборудован) соответствующие места в условном обозначении заполняют нулями.

П р и м е р ы у с л о в н о г о о б о з н а ч е н и я:

Береговой знак осевого створа с прямоугольным сигнальным щитом 1-го типа 9-го типоразмера, окрашенным в белый цвет с черной полосой. Навигационный огонь — красный проблесковый:

	Береговой знак	01	109	15	—	02	2	ГОСТ 26600—98
Краткое наименование								
Индекс знака								
Тип (первая цифра) и типоразмер (две последующие цифры)								
Цвет раскраски								
Цвет огня								
Характер огня								
Обозначение настоящего стандарта								

Путевой огонь — зеленый постоянный:

	Путевой огонь	11	000	00	—	03	1	ГОСТ 26600—98
Краткое наименование								
Индекс знака								
Цвет огня								
Характер огня								
Обозначение настоящего стандарта								

Плавающий разделительный знак с треугольным силуэтом 1-го типа 6-го типоразмера, окрашенным полосами красного и черного цвета. Навигационный огонь — зеленый и красный проблесковые:

	Плавающий знак	05	106	25	—	23	2	ГОСТ 26600—98
Краткое наименование								
Индекс знака								
Тип (первая цифра) и типоразмер (две последующие цифры)								
Цвет раскраски								
Цвет огня								
Характер огня								
Обозначение настоящего стандарта								

П р и м е ч а н и е — Условные обозначения, принятые настоящим стандартом, следует использовать в проектно-конструкторской и эксплуатационной документации на знаки всех типов и видов.

¹⁾ При использовании на знаке огня одного цвета перед его условным обозначением ставят цифру 0.

Таблица 6

Индекс, наименование и назначение знака (огня). Вид сигнального щита	Цвет, характер и взаимное расположение огней
1 Запрещающие знаки	
1.1 Якоря не бросать!  Для обозначения зоны подводного перехода, где запрещено отдавать якоря, опускать цепи, волокуши, лоты П р и м е ч а н и е — Знаки устанавливают владельцы сооружений по согласованию с органами, регулирующими судоходство.	 Желтый
1.2 Расхождение и обгон составов запрещены!  Для обозначения участка судового хода, где запрещены обгон и расхождение составов и крупногабаритных судов длиной более 120 м	 Желтый
1.3 Расхождение и обгон запрещены!  Для обозначения участка судового хода, где обгон и расхождение судов запрещены	 Желтый

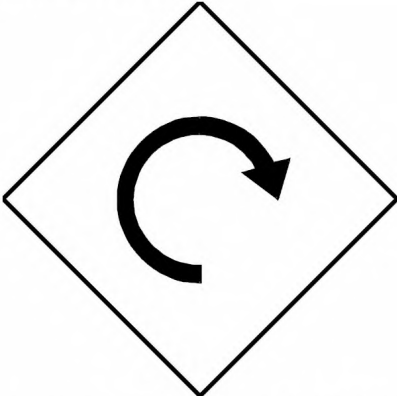
Продолжение таблицы 6

Индекс, наименование и назначение знака (огня). Вид сигнального щита	Цвет, характер и взаимное расположение огней
1.4 Не создавать волнения!  Для обозначения участков водного пути, где запрещено создавать волнение Примечание — Знаки устанавливают владельцы сооружений по согласованию с органами, регулирующими судоходство.	 Желтый
1.5 Движение мелких плавучих средств запрещено!  Для обозначения участка, где на судовом ходу запрещено движение маломерных судов (на рейдах, в подходных каналах, у причалов и др.)	 Желтый
1.6 Семафор Вид, назначение и оборудование (огни) приведены в приложении А	
1.7 Светофор Для регулирования движения судов в районах шлюзов, заградительных ворот, паромных канатных переправ и в подъемных судоходных пролетах мостов	Ход открыт  Зеленый Ход закрыт  Красный

Продолжение таблицы 6

Индекс, наименование и назначение знака (огня). Вид сигнального щита	Цвет, характер и взаимное расположение огней
2 Предупреждающие и предписывающие знаки	
2.1 Внимание!  Для обозначения участков судоходного пути, где необходимо соблюдать особую осторожность	 Желтый
2.2 Пересечение судового хода  Для обозначения мест пересечения судового хода судами и паромными переправами Примечание — Знаки устанавливают владельцы сооружений по согласованию с органами, регулирующими судоходство.	 Желтый
2.3 Скорость ограничена!  Для обозначения участков судоходного пути, где скорость движения водоизмещающих судов ограничена (на каналах, в аванпортах, акваториях рейдов и др.). Цифры показывают максимально допустимую скорость хода (км/ч)	 Желтый

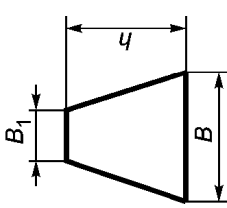
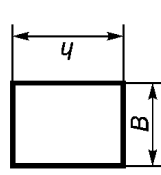
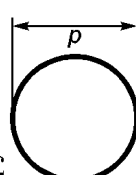
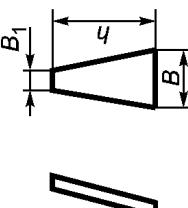
Продолжение таблицы 6

Индекс, наименование и назначение знака (огня). Вид сигнального щита	Цвет, характер и взаимное расположение огней
2.4 Соблюдать надводный габарит!  Для обозначения надводных и мостовых переходов Цифра показывает минимальную проходимую высоту надводного перехода, высоту подмостового судоходного габарита судоходного пролета моста от расчетного высокого судоходного уровня воды или максимального судоходного уровня воды (м). Минимальная проходимая высота надводного перехода — величина, равная разности значений высоты перехода и установленного запаса, которую определяют исходя из условий максимального провеса проводов и максимального судоходного уровня воды. Подмостовой судоходный габарит — прямоугольное очертание пространства в судоходном пролете моста в пределах судового хода (в сечении, перпендикулярном к оси судового хода), свободного от выступающих элементов конструкции моста и расположенных на нем устройств, включая навигационные знаки. Примечания 1 Знаки устанавливают владельцы сооружений по согласованию с органами, регулирующими судоходство. 2 На мосту знаки устанавливают на опоре или на пролетном строении, при этом допускается применять знаки без огней. Знаки ограничения габарита (дополнительная вертикальная разметка безопасности) должны соответствовать требованиям стандарта.	 Желтый
3 Указательные знаки 3.1 Указатель рейда (Рейдовый знак) Вид, назначение и оборудование (огни) приведены в приложении Б	
3.2 Место оборота судов  Для обозначения участка, где наиболее безопасно производить обороты судна	 Желтый

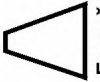
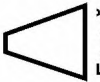
Окончание таблицы 6

Индекс, наименование и назначение знака (огня). Вид сигнального щита	Цвет, характер и взаимное расположение огней
3.3 Пост судоходной инспекции  Для обозначения мест базирования подразделений судоходных инспекций Примечание — Знаки устанавливают владельцы поста.	 Желтый
3.4 Указатель расстояний  Для обозначения расстояния (километража). Число показывает расстояние (км) по отсчету, принятому на речной карте	—
3.5 Указатель местности  Для обозначения мест владения притоков, населенных пунктов, причалов, остановочных пунктов, мест выгрузки, границ органов, регулирующих судоходство, и их подразделений	—
3.6 Стоповый Для обозначения полезной длины камер шлюзов и границы зоны швартовки (остановки) судов в подходных каналах к шлюзам. Стоповый знак следует выполнять в виде вертикальной полосы красного цвета шириной 0,2—0,4 м, длиной не менее 1,5 м, наносимой на парапетах и (или) стенах камер и причальных сооружений шлюзов. Примечания 1 Допускается применение сигнальных щитов с надписью «Стоп». 2. Надпись «Стоп» может быть нанесена на стенах рядом с красной полосой.	 Красный

Т а б л и ц а 7

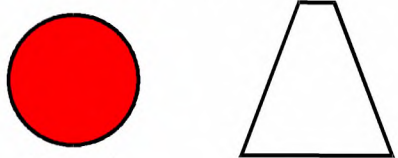
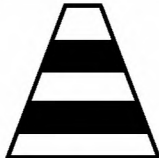
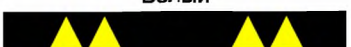
Тип, обозначение (наименование) типа и силуэт надводной части знака	Параметр и размер	Номера по типоразмерам (габаритным исполнениям)						Предельные отклонения по типоразмерам, см				Преимущества область применения типоразмера
		1	2	3	4	5	6	1,2	3,4	5,6		
1 Треугольный 	Дневная дальность видимости D , км	1,0	1,5	1,8	2,0	2,5	3,0					
	Высота h , см	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0					
	Ширина B , см	45	55	90	125	165	285	± 10	± 20	± 25		
	Ширина B_1 , см	50	60	100	145	150	135	± 5	± 10	± 10		
2 Прямоугольный 	Дневная дальность видимости D , км	1,0	1,5	1,8	2,0	2,5	3,0					
	Высота h , см	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0					
	Ширина B , см	35	55	90	125	165	230	± 10	± 20	± 25		
		50	35	60	85	100	110	± 5	± 10	± 10		
3 Круглый 	Дневная дальность видимости D , км	1,5	1,8	2,0								
	Диаметр d , см	2,0	2,5	3,0								
		55	85	125				± 5	± 10			
											На реках	
4 Линейный 	Дневная дальность видимости D , км	1,5	2,0	2,5								
	Высота h , см	2,0	3,0	3,5								
	Ширина B , см	100	200	300				± 20	± 25			
	Ширина B_1 , см	50	70	110				± 5	± 10			
Рисунок 4.1 Рисунок 4.2												
П р и м е ч а н и я 1 Значения дневной дальности видимости навигационных знаков, соответствующие значениям коэффициента прозрачности атмосферы, равным 0,70 на километр — верхние цифры, 0,84 на километр — нижние цифры, установлены из условия обнаружения навигационных знаков. 2 Основные параметры и размеры навигационного знака по рисунку 4.1 (веха) не установлены. 3 Ширину B_1 для знаков типа 1 типоразмера 3, изготавливаемых из стали или полимерных материалов, допускается увеличивать до 30 см. 4 Высота знаков типов 1, 2 и 4 приведена от поверхности воды. 5 Приведенные силуэты не определяют конструкции надводной части знаков. 6 Размеры несущей поплавковой части, ограждения светосигнального прибора или других конструктивных элементов не установлены.												

Т а б л и ц а 8

Индекс, наименование и назначение знака	Вид знака, цвет и вид раскраски (описание)		Цвет, характер и взаимное расположение огней на знаках	
	у левого берега	у правого берега	у левого берега	у правого берега
01 Кромочный Для обозначения кромки судового хода	или  Белый  Черный	 Красный	 Белый  Желтый  Зеленый  Белый  Желтый  Зеленый	 Красный  Красный
	 Белый	 Красный		
	или  Белый  Черный	 Красный		
	 Белый	 Вежа красная		

Индекс, наименование и назначение знака	Вид знака, цвет и вид раскраски (описание)		Цвет, характер и взаимное расположение огней на знаках	
	у левого берега	у правого берега	у левого берега	у правого берега
02 Поворотный Для обозначения поворотов прямолинейных участков судового хода, имеющих значительную протяженность, а также поворотов судового хода на участках с ограниченным обзором или скальным дном				
03 Знак опасности Для обозначения опасных мест у кромок судового хода (заполненные сооружения, оголовки дамб и другие) в качестве дублирующего кромочный знак				
04 Свальный Для обозначения свального течения, не совпадающего с направлением судового хода				

Таблица 9

Индекс, наименование и назначение знака	Вид знака, цвет и вид раскраски (описание)	Цвет, характер и взаимное расположение огней на знаках
05 Разделительный Для обозначения разделения судового хода	или  Три черные* (или белые) и три красные равные вертикальные чередующиеся полосы	 Белый
		 Красный
		 Зеленый
		 Красный
		 Желтый
		 Красный
		Огни используют парами друг над другом
	Парный знак  Красный Белый	Красный   Белый
		Красный   Желтый
		Красный   Зеленый
06 Осевой Для обозначения оси судового хода		 Белый
		 Желтый
	 Две черные и три белые, равные по ширине, горизонтальные чередующиеся полосы. Топовая фигура круглого силуэта черная	—

Окончание таблицы 9

Индекс, наименование и назначение знака	Вид знака, цвет и вид раскраски (описание)	Цвет, характер и взаимное расположение огней на знаках
07 Поворотно-осевой Для обозначения поворота оси судового хода	 или	 Белый Желтый
	 или	
		
	Две черные* (или белые) и три красные, равные по ширине, горизонтальные чередующиеся полосы. Топовая фигура круглого силуэта черная	

Примечания к таблицам 8 и 9

1 Приведенные в таблицах 8 и 9 виды раскраски знаков с использованием красного цвета, отмеченные знаком «*», соответствуют применению дневных флуоресцентных эмалей красного цвета. В случае использования красок и эмалей обычных видов черные полосы заменяют на белые

2 Для обозначения границ рейдов используют кромочные знаки с буквой Р.

[На главную страницу](#)

[Оглавление правил](#)

Организатор проекта www.superlodka.ru

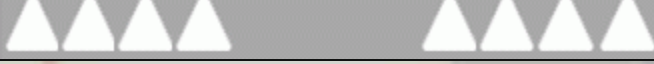
jetcraft.ru

ГИМС - Государственная Инспекция по Маломерным Судам ([официальный сайт](#))

ПРАВИЛА
ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Приложение № 6 к Правилам (п. п. 126, 180) ([официальный сайт](#))

НАВИГАЦИОННЫЕ ЗНАКИ И ОГНИ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИИ

Общие положения

1. Навигационные знаки и огни предназначены для создания безопасных условий плавания судов и обеспечения сохранности искусственных сооружений на внутренних водных путях.
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.
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) судового хода и знаки информационные.
К береговым знакам обозначения положения 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.
3. В состав плавучих знаков входят буи, бакены, вехи.
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) судового хода принимают по направлению течения воды.

На транзитных судовых ходах водохранилищ наименование сторон принимают по направлению 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 судового хода принимают по направлению к транзитному судовому ходу.

На каналах и озерах наименование сторон на судовых ходах принимается условно при проектировании транспортного освоения этих водных путей.

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. Группочастопроблесковый - периодически повторяющиеся группы.
6. Пульсирующий - непрерывно повторяющиеся световые импульсы.
7. Прерывисто - пульсирующий - периодически повторяющиеся группы.
8. Затмевающийся - периодически повторяющиеся проблески и кратковременные затмения.

Плавучие навигационные знаки и огни для обозначения границ судового хода. Кромочный для обозначения кромок судового хода

1. Правая сторона:

- красный прямоугольный буй;
- красный круглый бакен;
- красная вежа с черной топовой фигурой;
- красный огонь, постоянный или проблесковый.

2. Левая сторона:

- белый или черный треугольный буй;
- белый треугольный бакен;
- белая вежа без топовой фигуры;
- зеленый, желтый или белый огонь, 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 знаки, обозначающие поворот судового хода:

- правый берег:
- красный прямоугольный буй с широкой горизонтальной белой или черной полосой;
- огонь - красный, проблесковый или частопроблесковый;
- левый берег:
- белый или черный треугольный буй с широкой горизонтальной черной или белой полосой;
- огонь - белый, желтый или зеленый, проблесковый или частопроблесковый.

6. Сигнальные знаки, обозначающие ось судового хода и одновременно его кромку для разделения встречных потоков судов:

- белый треугольный буй с двумя горизонтальными широкими черными или красными полосами, вежа белая с двумя черными полосами, топовая фигура черная круглого силуэта;
- огонь - белый или желтый двухпроблесковый.

7. Сигнальные знаки, поворотные - осевые для обозначения поворота оси судового хода. Красный треугольный буй с двумя белыми или черными широкими горизонтальными полосами. Огонь белый или желтый группочастопроблесковый. Вежа - две черные (или белые) и три красные равные по ширине, горизонтальные полосы. Топовая фигура круглого силуэта черная.

Береговые навигационные знаки обозначения положения судового хода

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).

2. Створ осевой для обозначения оси судового хода состоит из двух знаков: переднего и заднего.

Щиты квадратные, прямоугольные (вертикальные), трапециевидные и комбинированные красного или белого цвета. На прямоугольных и трапециевидных щитах наносятся белые или черные вертикальные полосы.

Огни на правом берегу красные или белые, левом берегу - зеленые или белые, на передних знаках - постоянные, на задних - проблесковые.

3. Створ щелевой для обозначения положения судового хода и его кромок состоит из трех знаков: двух передних и одного заднего.

Щиты прямоугольные красные или белые с белыми или черными вертикальными полосами.

Огни на правом и левом берегу желтые, на передних знаках постоянные, на заднем - проблесковый.

4. Створ кромочный для обозначения положения судового хода и его кромок. Щиты передние прямоугольные, задние трапециевидные красного или белого цвета.

Огни постоянные или двухпроблесковые на правой кромке красные, на левой - зеленые.

5. Перевальный знак для обозначения направления судового хода.

Щиты квадратные, прямоугольные, трапециевидные или комбинированные красного или белого цвета.

Огни постоянные или проблесковые, на правом берегу красные или белые, на левом - зеленые или белые или на обоих берегах желтые проблесковые.

6. Весенний знак для обозначения затопленных берегов.

Щиты на правом берегу круглые красные, на левом - трапециевидные белые.

Огни постоянные, на правом берегу красные, на левом - зеленые.

7. Знак "ориентир" для обозначения характерных мест судоходного пути.

Щиты прямоугольные или трапециевидные, на правом берегу красные, на левом - черные с двумя горизонтальными белыми полосами.

Огни двухпроблесковые, на правом берегу красные или белые, на левом - зеленые или белые или на обоих берегах желтые проблесковые.

8. Знак "Путевой огонь" для обозначения берегов (кромки) судоходного канала.

Огни постоянные или проблесковые, на правом берегу красные, на левом - зеленые.

9. Ходовой знак для обозначения судового хода, расположенного у берега.

Щиты ромбообразные на правом берегу красные, на левом - белые.

Огни проблесковые на правом берегу красные, на левом - зеленые.

10. Сигнализация судоходных пролетов мостов:

а) для обозначения оси судоходного хода в судоходном пролете моста на его середине устанавливаются квадратные, круглые, треугольные красные или белые щиты в зависимости от фона (светлый или темный) мостовых конструкций.

Для судов и составов, идущих сверху, щиты устанавливаются в виде ромба, круглые щиты - для плотов, треугольные - для маломерных судов.

Для судов и составов, идущих снизу, щиты квадратные.

Огни постоянные, два красных, расположенных по вертикали, - для судов, два зеленых, расположенных по вертикали, - для плотов.

Для обозначения подмостового габарита и кромки судового хода в судоходных пролетах мостов устанавливаются 1, 2, 3 или 4 квадратных щита зеленого или белого цвета на каждой опоре или кромке. Количество щитов указывает высоту пролета соответственно до 10, 13, 16 м и выше.

Все огни постоянные, зеленые;

б) для обозначения судоходного пролета разводного наплавного моста устанавливаются три огня: два на неподвижной части моста и один на конце его разводной части.

Огни постоянные: на правом берегу красные, на левом - зеленые.

Состав и отличительные признаки плавучих знаков при кардинальной системе расстановки

1. Кардинальные знаки предназначены для ограждения навигационных опасностей. Их 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 в одном, нескольких или во всех секторах одновременно для обозначения стороны, с которой следует обходить ограждаемую 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.

3. Описание знаков (буи, вехи).

Знак "Северный". Верхняя часть знака черная, нижняя часть - желтая. Веха с топовым знаком, у которого два черных конуса вершинами вверх, расположенные один над другим. Огонь белый, частопроблесковый. Знак выставляется в северном секторе к северу от опасности.

Знак "Южный". Верхняя часть знака желтая, нижняя - черная, веха с топовым знаком, у которого два черных конуса вершинами вниз, расположенные один над другим. Огонь белый, состоящий из 6 частых проблесков, за которыми следует один длительный проблеск в 15 с. Знак выставляется в южном секторе к югу от опасности.

Знак "Восточный". Цвет черный, с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета. Веха с топовым знаком: два черных конуса, расположенные один над другим основаниями друг к другу. Огонь белый, состоит из трех частых проблесков с периодичностью 10 с. Знак выставляется в восточном секторе к востоку от опасности.

Знак "Западный". Цвет желтый, с одной горизонтальной черной полосой. Веха с топовым знаком: два черных конуса вершинами вместе. Огонь белый, состоит из девяти частых проблесков с периодичностью 15 с. Знак выставляется в западном секторе к западу от опасности.

Знаки, обозначающие отдельные опасные места

Буй черного цвета с широкой красной горизонтальной полосой, огонь белый двухпроблесковый. Веха с топовым знаком: два черных шара один над другим. Знак выставляется над опасностью.

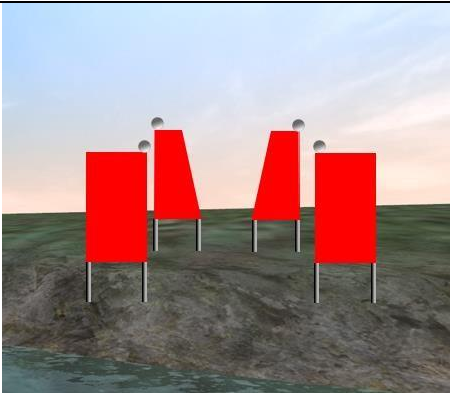
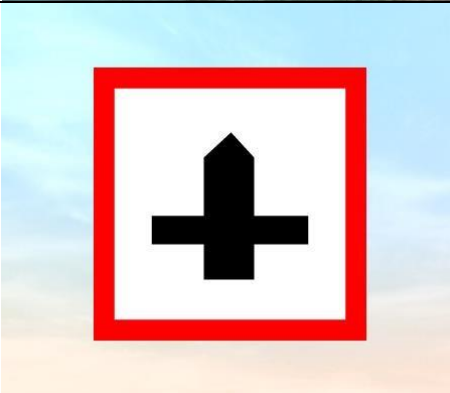
Организатор проекта www.superlodka.ru jetcraft.ru

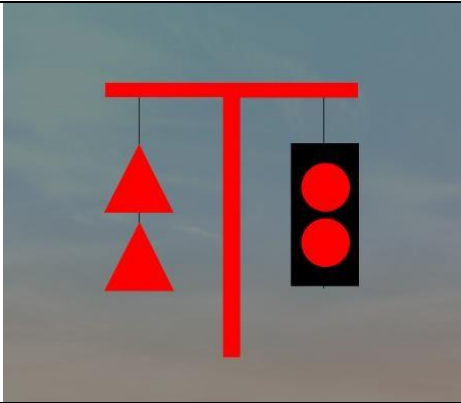
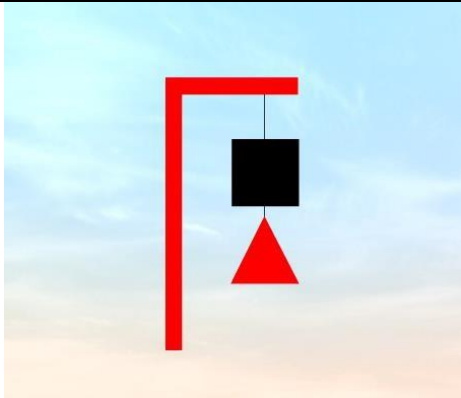
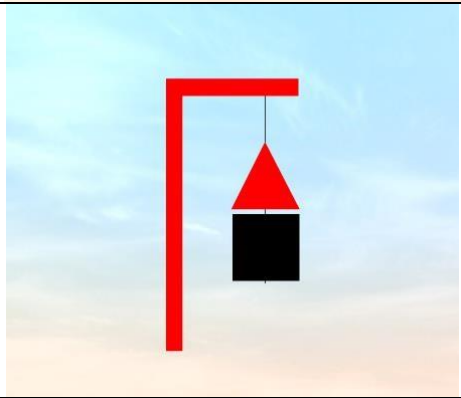
[На главную страницу](#)
[Оглавление правил](#)

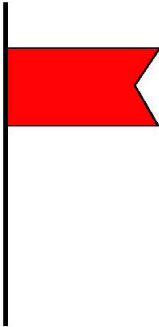
[Почта проекта](#)

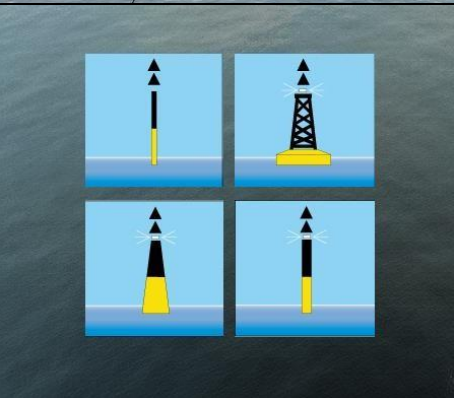
1.2 Правила плавания маломерных судов, включая правила плавания в портах

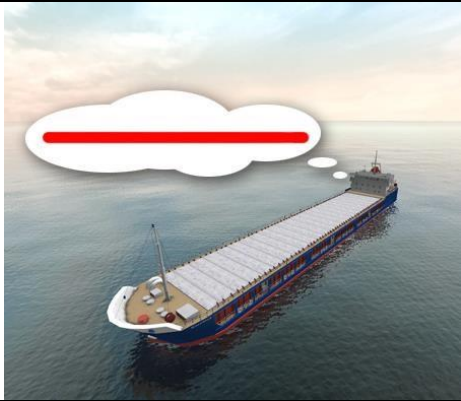
No	Вопрос	Иллюстрация	Варианты ответа (правильный выделен)
1.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный информационный знак?		• Участок ВВП, на котором запрещено отдавать якоря, опускать цепи и лоты
2.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный информационный знак?		• Участок, где на судовом ходу запрещено движение судов длиной 20 метров и менее

3.	Что обозначает кромочный створ?		• Кромки судового хода
4.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный информационный знак?		• Место пересечения судового хода судами и (или) паромными переправами
5.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный информационный знак?		• Участок судоходного пути, где скорость движения водоизмещающих судов ограничена 15 км/ч

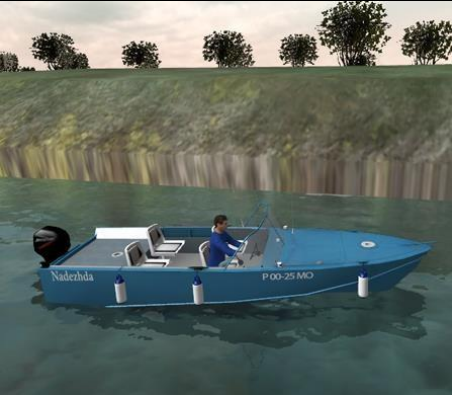
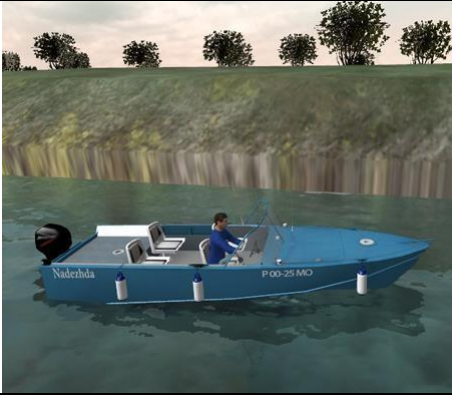
6.	Что означают изображенные на иллюстрации сигнальные фигуры и огни на семафорной мачте?		• Ход закрыт в оба направления
7.	Что означает изображенное на иллюстрации сочетание сигнальных фигур на семафорной мачте?		• Ход закрыт для движения снизу
8.	Что означает изображенное на иллюстрации сочетание сигнальных фигур на семафорной мачте?		• Ход закрыт для движения сверху

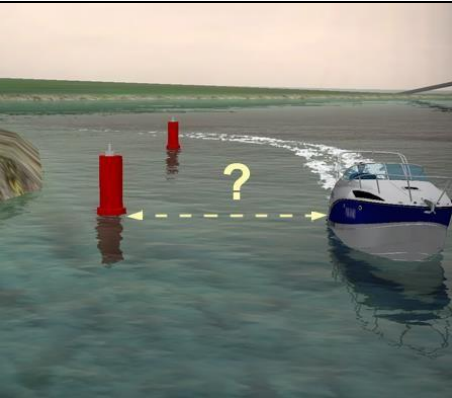
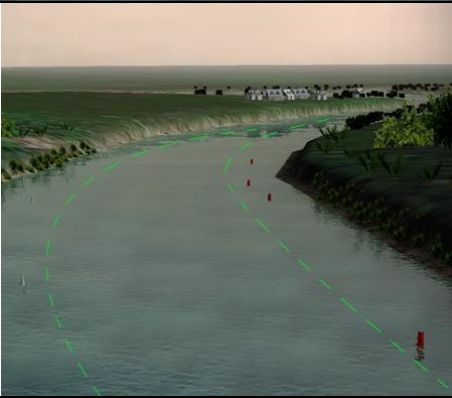
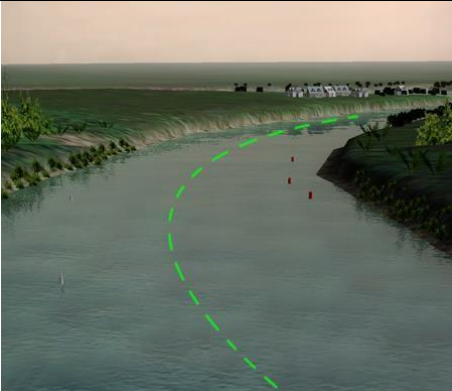
9.	Что обозначает изображенный на иллюстрации знак?		• Судно, стоящее на якорь
10.	Что обозначает изображенный на иллюстрации знак «БРАВО» из МСС-69?		• Судно, осуществляющее перевозку опасных грузов

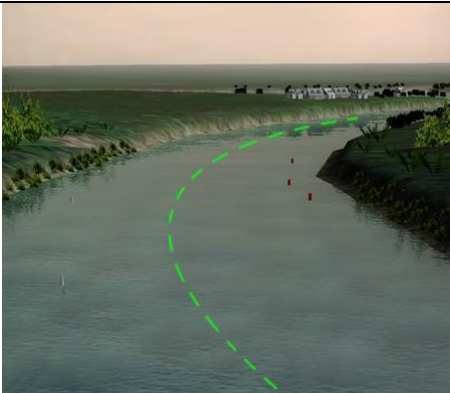
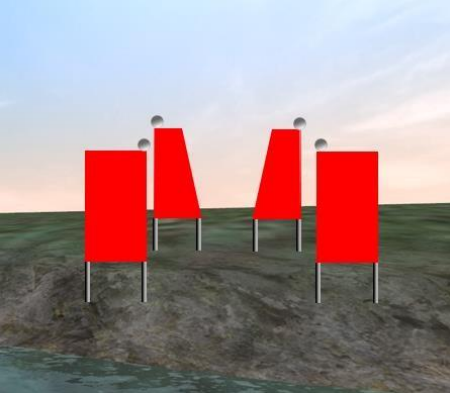
11.	Что обозначают изображенные на иллюстрации знаки?		Судно, лишенное возможности управляться
12.	Что обозначает изображенный на иллюстрации знак?		Судно, идущее под парусом и одновременно использующее силовую (механическую) установку
13.	Что обозначают изображенные на иллюстрации плавучие навигационные знаки?		Необходимость обойти знак со стороны севера

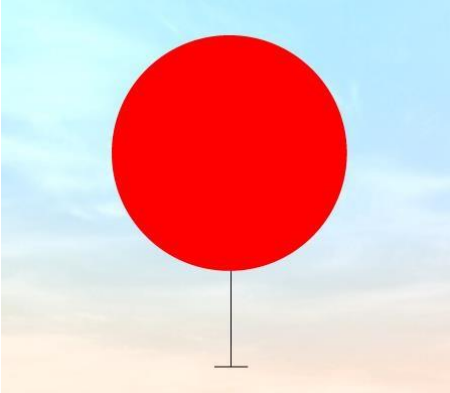
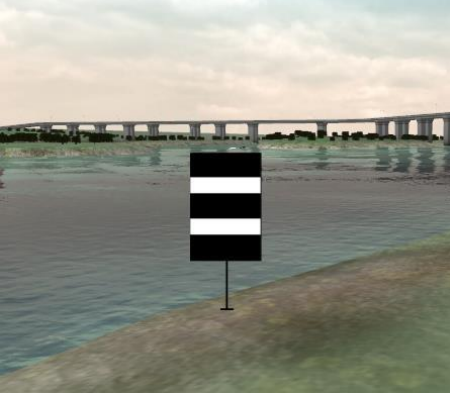
14.	Что обозначают желтые поплавки или желтые флаги, расставленные на поверхности воды в непосредственной близости от судового хода?		• Рыболовные сети
15.	Что означают непрерывно повторяющиеся продолжительные сигналы либо непрерывные частые удары в колокол или металлический предмет, подаваемые судном?		• Сигнал бедствия
16.	Какие действия должно предпринять судно, которому уступают дорогу?		• Сохранить свои курс и скорость

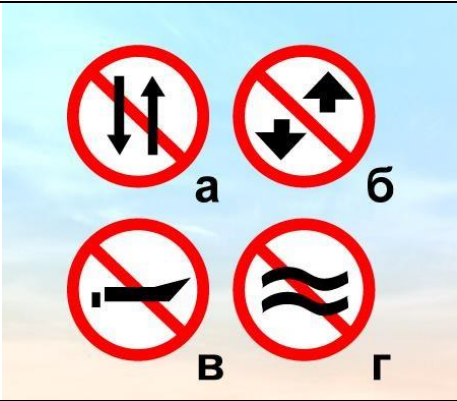
17.	Должно ли маломерное моторное судно на ходу уступить дорогу парусному судну?		• Должно в любом случае
18.	По какому борту одно маломерное судно должно обгонять другое маломерное судно?		• По левому борту обгоняемого судна
19.	Если два маломерных моторных судна идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, какое судно должно уступить дорогу другому судну?		• Судно, которое наблюдает другое судно по своему правому борту

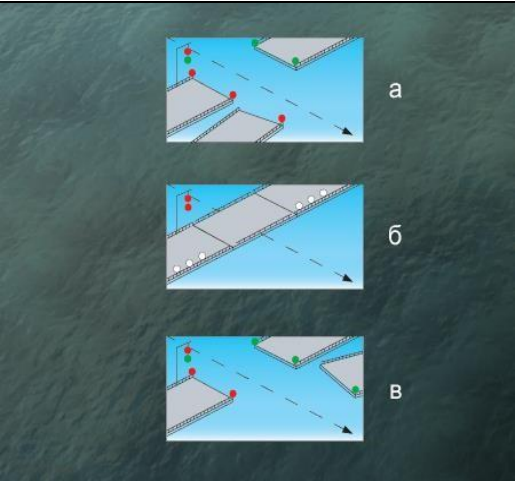
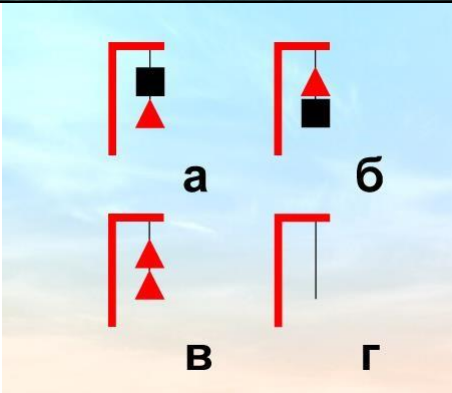
20.	Как должны маневрировать маломерные суда для расхождения друг с другом на акватории, не имеющей судоходной обстановки?		• Так, чтобы разойтись левыми бортами
21.	Что запрещается маломерным судам при плавании по ВВП?		• Маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих других судов; Останавливаться и становиться на якорь в пределах судового хода и у плавучих навигационных знаков; Выходить на судовый ход при ограниченной видимости (менее 1 км).
22.	В каком из следующих случаев не разрешается пользоваться маломерным судном?		• У судоводителя нет при себе удостоверения на право управления судном; Маломерное судно не зарегистрировано в установленном порядке; На маломерном судне отсутствует судовый билет

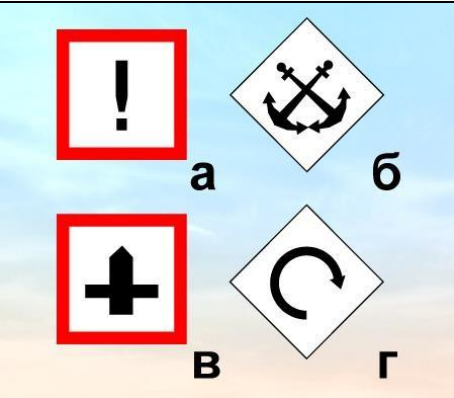
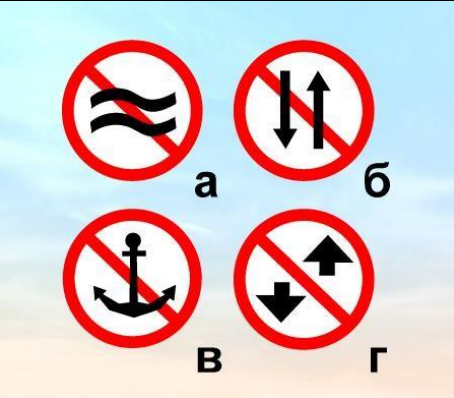
23.	На каком расстоянии от кромки судового хода должно следовать маломерное судно по судовому ходу, если нет возможности следовать за кромкой судового хода?		• На расстоянии до 10 м от кромки судового хода
24.	Как называется условная линия, ограничивающая судовой ход по ширине?		• Кромка
25.	Как называется условная линия, проходящая в средней части судового хода?		• Ось судового хода

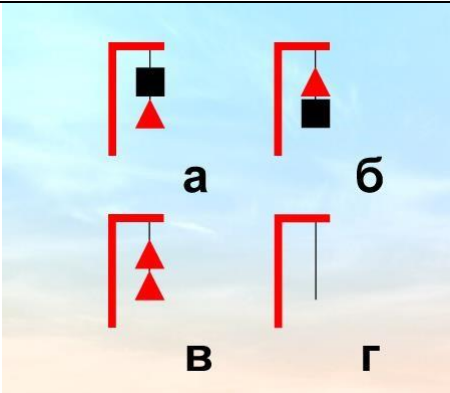
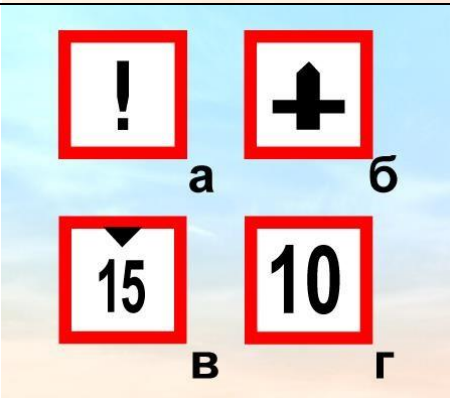
26.	Как называется часть водного пространства на внутренних водных путях, предназначенная для движения судов и обозначенная на местности и (или) карте?		• Судовой ход
27.	Что обозначает кромочный створ?		• Кромку судового хода
28.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный информационный знак?		• Пост судоходной инспекции

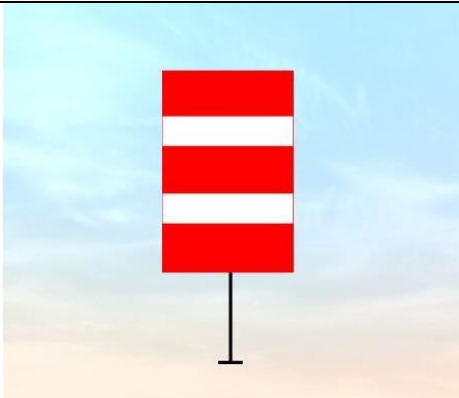
29.	Определите высоту судоходного пролета этого моста?		До 10 метров
30.	Как называется изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак и что он обозначает?		Весенний знак правого берега, обозначает затопленный берег
31.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак "Ориентир"?		Характерное место судоходного пути

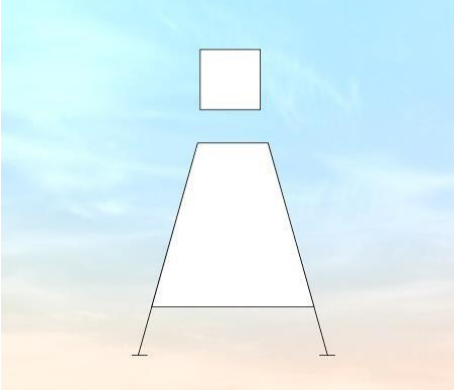
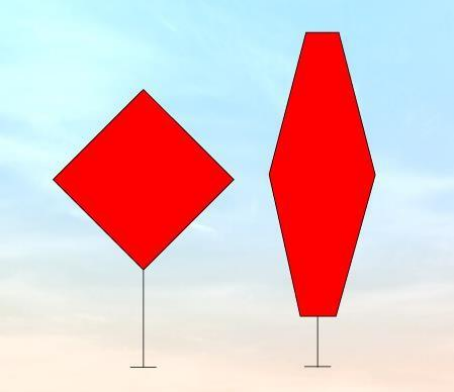
32.	Укажите береговой навигационный информационный знак, запрещающий создавать волнение?		Г
33.	Где выставляется изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак "Ориентир"?		На правом берегу

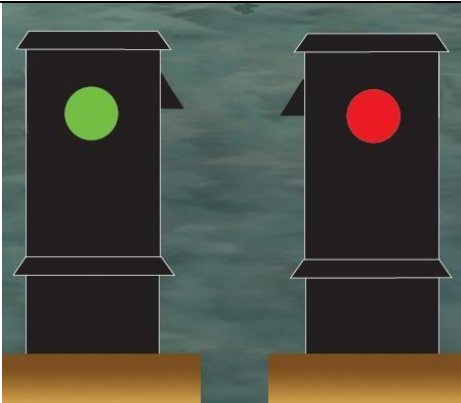
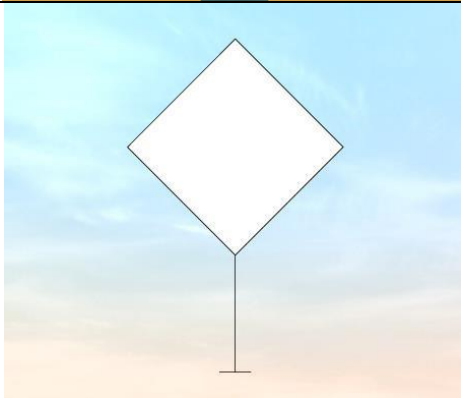
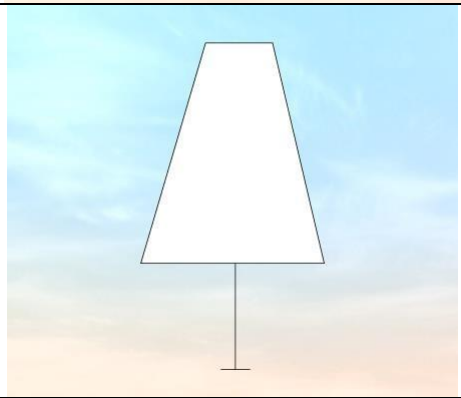
34.	В каких из приведенных на иллюстрации случаев закрыт проход судам, идущим сверху?		• а, б и в
35.	Какое из изображенных на иллюстрации сочетаний сигнальных фигур на семафорной мачте запрещает проход вверх?		• а, в, г

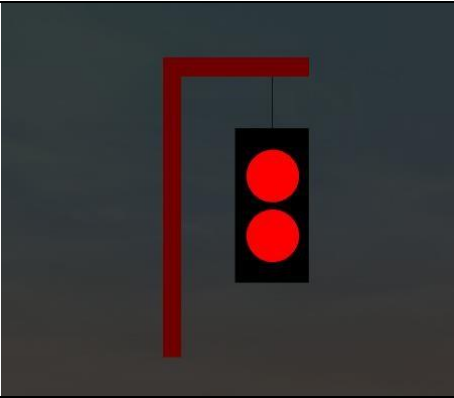
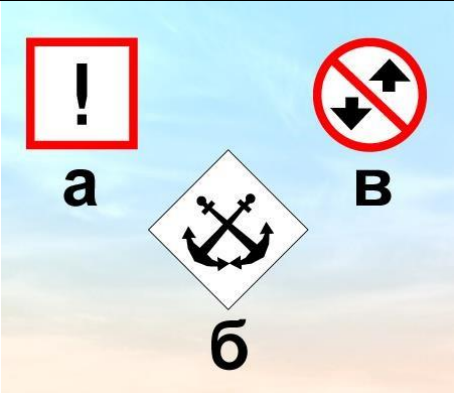
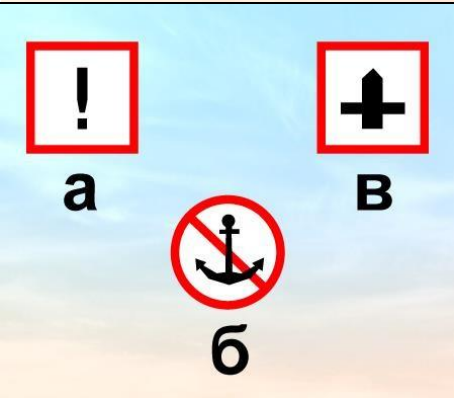
36.	Какой из изображенных на иллюстрации береговых навигационных информационных знаков предупреждает о необходимости соблюдать особую осторожность?		• а
37.	Как называется створ из трех знаков, который указывает положение судового хода и его кромки ?		• Щелевой
38.	Какой из этих береговых навигационных информационных знаков обозначает, что на данном участке судового хода обгон и расхождение судов запрещены?		• б

39.	Какие из изображенных сочетаний сигнальных фигур на семафорной мачте запрещают судам, следующим по течению, проход на участке с односторонним движением?		• б, в, г
40.	Какой из изображенных на иллюстрации береговых навигационных информационных знаков выставляется в районах надводных и мостовых переходов для указания минимальной габаритной высоты?		• в
41.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак?		• Правый берег при входе в канал, на акваторию порта, затона

42.	Как называется изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак?		• Ориентир
43.	Как называется изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак?		• Оповестительный знак левого берега
44.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой информационный знак?		• Высота надводного перехода 15 м

45.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак, установленный на левом берегу?		• Характерное (приметное) место судоходного пути
46.	Что обозначает изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак?		• Смена направления судового хода
47.	Что обозначают изображенные на иллюстрации береговые навигационные знаки?		• Судовой ход расположен у правого берега

48.	Что обозначают изображенные на иллюстрации береговые навигационные знаки?		• Берега судоходного канала
49.	Где выставляется изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак?		• На левом берегу
50.	Где выставляется изображенный на иллюстрации береговой навигационный знак?		• На затопленной бровке яра

51.	Что означает изображенное на иллюстрации сочетание огней на семафорной мачте?		• Ход закрыт сверху и снизу
52.	Какой из изображенных на иллюстрации береговых навигационных информационных знаков запрещает отдавать якоря?		• Такого знака здесь нет
53.	Какой из изображенных на иллюстрации береговых навигационных информационных знаков запрещает отдавать якоря?		• б