

# ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ И ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## С КОММЕНТАРИЯМИ

для судоводителей маломерных судов в районах плавания «ВП/ВВП»

**ВП** – внутренние не судоходные водоемы, где не действуют  
Правила плавания по внутренним водным путям РФ

**ВВП** – внутренние водные пути (судоходные водоемы), где  
действуют Правила плавания по внутренним водным  
путям Российской Федерации

## **CUTTER & MOTOR BOAT**

КАТЕР И МОТОРНАЯ ЛОДКА

**V.2.09**

ПРОГРАММА ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ  
СУДОВОДИТЕЛЕЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

Создай свою историю  
**History of People**

[www.history-of-people.ru](http://www.history-of-people.ru); [mail@history-of-people.ru](mailto:mail@history-of-people.ru)

УДК 629.52(083.132)  
ББК 39.428  
А47

Главный редактор: **Алексеева Д.А.**

Авторы: **Алексеев А.В., Алексеева Д.А.**

**ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ И ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ** (с комментариями для судоводителей маломерных судов в районах плавания «ВП/ВВП») – 2008. – 216 с.

А47 ISBN 978-5-904223-03-8

Сборник нормативных документов по правилам плавания и пользования маломерными судами для судоводителей маломерного флота с комментариями. Издание предназначено для подготовки и повышения квалификации судоводителей маломерных судов, руководителей баз стоянок, преподавателей учебных центров (школ) по обучению судоводителей, слушателей курсов.

УДК 629.52(083.132)  
ББК 39.428

Сборник нормативных документов (с комментариями)

Авторы: **Алексеев Андрей Валериевич, Алексеева Дина Анатольевна**

**ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ И ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ** (с комментариями для судоводителей маломерных судов в районах плавания «ВП/ВВП»)

Подписано в печать 01.12.2008. Формат 60x90/16. Усл. печ. л. 13.5. Тираж 5000 экз.  
Издательство: ООО «Хистори оф Пипл» 150040, г. Ярославль, пр-кт Октября, 55 а  
Тел/факс: +7 (4852) 26-65-08, тел.: +7 (4852)73-82-40; www.history-of-people.ru; mail@history-of-people.ru

ISBN 978-5-904223-03-8-

© ООО «Хистори оф Пипл»  
Ярославль. 2008 г.

## СОДЕРЖАНИЕ:

ВВОДНАЯ ЧАСТЬ	5
ТЕОРИЯ МАЛОМЕРНОГО СУДНА	
1. Классификация маломерных судов	11
2. Устройство маломерного судна	15
ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С КОММЕНТАРИЯМИ ДЛЯ СУДОВОДИТЕЛЕЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ	
1. Общие положения	29
2. Порядок пользования маломерными судами	33
3. Обязанности судоводителей маломерных судов	41
4. Организация выпуска маломерных судов с баз (сооружений) для их стоянок	43
ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С КОММЕНТАРИЯМИ ДЛЯ СУДОВОДИТЕЛЕЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ	
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	53
1.1 Обоснование Правил и область применения	54
1.2 Термины и определения	55
1.3 Юридические положения Правил	59
1.4 Предупреждение опасных ситуаций	65
1.5 Требования к габаритам судов, составов и их загрузке	67
1.6 Обслуживание поста управления судном. Наблюдение	69
1.7 Судовые документы	71
1.8 Требования по предупреждению засорения судового хода	73
1.9 Обеспечение сохранности навигационных знаков	74
1.10 Требования по предупреждению загрязнения водоемов	76
1.11 Меры по ликвидации транспортных происшествий	77
1.12 Особая перевозка	81
2. СРЕДСТВА ИДЕНТИФИКАЦИИ СУДНА	83
3. ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	87
4. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	99
5. НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	109
6. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	113
7. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	117

8. ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ. РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ	123
8.1 Звуковая сигнализация	124
8.2 Радиотелефонная связь	128
9 СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВОДНОГО ПУТИ	133
9.1 Запрещающие, предписывающие и указательные знаки	134
9.2 Сигнальные знаки и огни	141
10. ДВИЖЕНИЕ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ	163
10.1 Термины и определения	164
10.2 Ограничения по расхождению, обгону, движению судов, ошвартованных бортами и пересечению судового хода	167
10.3 Порядок движения и расхождения судов	168
10.4 Движение скоростных судов	170
10.5 Движение маломерных и парусных судов	171
10.6 Движение по непросматриваемым и затруднительным участкам	176
10.7 Обгон судов	177
10.8 Выполнение оборота. Движение на разветвлениях судовых ходов	178
10.9 Ограничение скорости движения	179
10.10 Требования к толкачам, буксировщикам и составам	180
10.11 Запрещение движения	181
10.12 Прохождение мимо дноуглубительных и дноочистительных снарядов	182
10.13 Работа паромных переправ	184
10.14 Проход судов под мостами	185
10.15 Пропуск судов через шлюзы	187
10.16 Плавание в условиях ограниченной видимости	193
10.17 Особенности движения на участках с кардинальной системой навигационного оборудования	197
10.18 Использование водных лыж и гидроциклов	200
10.19 Лов рыбы	201
10.20 Движение в зонах подводных и воздушных переходов	202
11. ПРАВИЛА СТОЯНКИ	205
ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОДГОТОВКИ СУДОВОДИТЕЛЕЙ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ МАЛОМЕРНЫМ СУДНОМ	211

## ГЛАВА, КОТОРУЮ НЕ ЧИТАЮТ

### ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

Безопасность движения маломерных судов регулируется Приказом № 129 Минтранса РФ от 14.10. 2002 г. «Правила плавания по внутренним водным путям РФ» и Приказом МЧС РФ № 502 «Правила пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации»

Эти правила регламентируют движение судов на внутренних водных судоходных и несудоходных путях РФ.

В течение 2007 г. в ГИМС МЧС России по субъектам Российской Федерации зарегистрировано 174 767 маломерных судов (на 9,4% больше, чем в 2006 г.), аттестовано 85 186 судоводителей на право управления маломерным судном (на 27,2% больше, чем в 2006 г.). За 2007 г. число состоящих на учете маломерных судов в ГИМС МЧС России выросло на 93 144 ед. и составило 1 143 085 судов.

За последние годы количество приобретаемых судов (катеров, моторных лодок, гидроциклов и яхт) значительно возросло. Это связано с высоким потребительским спросом населения и ростом экономики.

Незнание основ плавания по водным объектам и игнорирование судоводителями правил безопасности часто приводит к аварийным ситуациям.

Ежегодно в органах ГИМС России фиксируются сотни аварийных происшествий с маломерными судами. Зачастую эти происшествия связаны с гибелью и увечьем людей. Анализом аварийности маломерных судов за многие годы установлено, что 60-70% аварийных судов не представлялись на техническое освидетельствование, около 40% всех аварий совершается в состоянии алкогольного опьянения, у половины лиц, совершивших аварии на катерах и моторных лодках, отсутствуют удостоверения на право управления маломерным судном.

Большинство аварийных случаев с маломерными судами происходит во время рыбной ловли и охоты (более 60%). Нередки случаи групповой гибели людей на моторных и гребных лодках из-за превышения норм пассажироместимости

и при плавании в штормовую погоду. Основными причинами аварийности являются: нарушение судоводителями правил пользования водными объектами для плавания на маломерных плавательных средствах; неправильное размещение людей и груза; превышение установленных норм пассажироместимости и грузоподъемности; плавание в сложных гидрометеорологических условиях и в темное время суток.

В последние годы участились случаи гибели людей во время запуска подвесных моторов при включенном реверсе. Судоводителям следует обратить внимание и на необходимость непрерывного наблюдения за окружающей обстановкой во время движения, т.к. до 10% аварийных случаев происходит из-за отсутствия такого наблюдения.

Чаще всего аварии совершаются на моторных и гребных лодках (до 90%). Аварийность на катерах составляет 3-5% от общего числа случаев. Доля аварийности на внутренних водных путях - более 50%, на несудоходных водоемах - до 40%, в прибрежных участках морей - 5 -7%.

Основными видами аварийных происшествий являются: опрокидывание (около 55%) и затопление (порядка 15%). До 25% случаев гибели людей с маломерных судов происходит при падении людей за борт во время плавания и при купании (нырянии) с плавсредств. Несмотря на то, что доля столкновений судов не превышает 10% от всех аварийных случаев, судоводитель должен помнить, что нередко, принимаемые в самый последний момент действия для избежания столкновения с другим плавсредством, приводят к опрокидыванию судна с человеческими жертвами. Поэтому судоводитель обязан внимательно следить за окружающей обстановкой и заблаговременно совершать маневры, обеспечивающие безопасное расхождение судов.

Согласно статистическим данным ГИМС МЧС РФ в 2007 г. на водных объектах Российской Федерации произошло 128 аварийных происшествий поднадзорных ГИМС МЧС РФ судами, в результате которых погибло 118 человек (в том числе 3 детей) и 12 человек получили увечья.

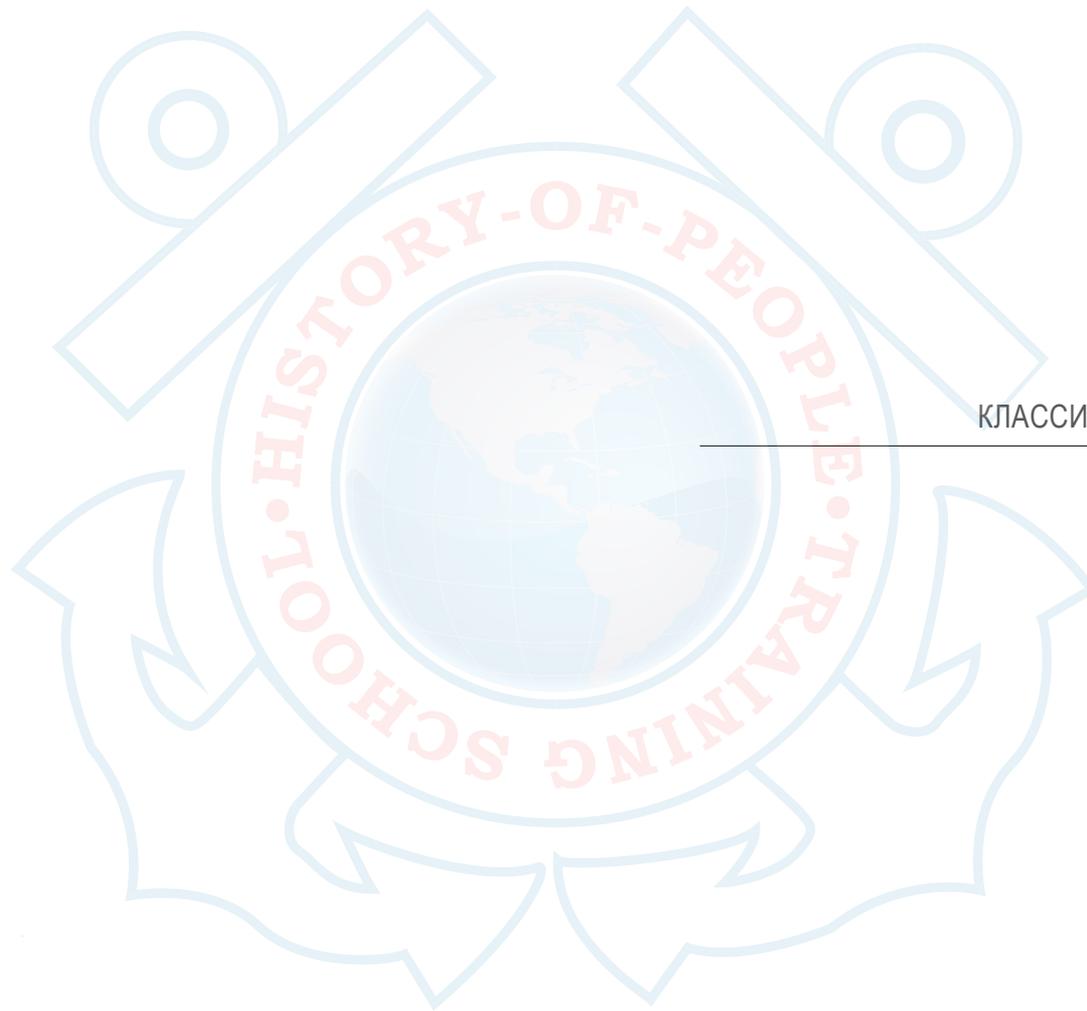
УЦ ДПО «Учебный центр – HISTORY OF PEOPLE» осуществляет профессиональную подготовку судоводителей маломерного флота по категориям моторная лодка, катер и гидроцикл, в районах плавания ВП, ВВП и МП.

В сборнике все документы изложены с учетом внесенных в них изменений и дополнений по состоянию на 1 августа 2008 года.

## ТЕОРИЯ МАЛОМЕРНОГО СУДНА

1. КЛАССИФИКАЦИЯ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ
2. УСТРОЙСТВО МАЛОМЕРНОГО СУДНА





## ГЛАВА 1

### КЛАССИФИКАЦИЯ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

---

# КЛАССИФИКАЦИЯ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

*Под термином маломерное судно понимаются суда, которые поднадзорны Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России (ГИМС МЧС России).*



*Судно со стационарным двигателем – КАТЕР*



*Судно с подвесным мотором – МОТОРНАЯ ЛОДКА (МОТОЛОДКА)*

В СООТВЕТСТВИИ С УТВЕРЖДЕННЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОЛОЖЕНИЕМ О ГИМС МЧС К ТАКИМ СУДАМ ОТНЕСЕНЫ:

## САМОХОДНЫЕ СУДА

- самоходные суда внутреннего плавания
- иные плавучие объекты вместимостью менее 80 тонн с главными двигателями мощностью **менее 55 киловатт**
- суда с подвесными моторами независимо от мощности,
- водные мотоциклы (гидроциклы)
- принадлежащие физическим лицам гребные лодки грузоподъемностью менее 100 килограммов, байдарки — менее 150 килограммов и надувные безмоторные суда — менее 225 килограммов), эксплуатируемые во внутренних водах

## НЕСАМОХОДНЫЕ СУДА

- несамоходные суда вместимостью менее 80 тонн (кроме пассажирских, наливных, военных, прогулочных парусных и спортивных судов, судов смешанного (река-море) плавания

## ПРОГУЛОЧНЫЕ СУДА

- прогулочные суда пассажировместимостью не более 12 человек независимо от мощности главных двигателей и вместимости

## ИНЫЕ СУДА

- плавучие средства пассажировместимостью не более 12 человек с главными двигателями мощностью менее 55 киловатт или подвесными моторами независимо от мощности

Установлено, что, осуществляя свои полномочия в отношении указанных судов, ГИМС России не регистрирует и не осуществляет технического надзора за пассажирскими, наливными, военными и спортивными судами, катерами и лодками, являющимися табельным имуществом морских и речных судов, а также за принадлежащими физическим лицам гребными лодками грузоподъемностью менее 100 кг, байдарками — менее 150 кг и надувными безмоторными судами — менее 225 кг.

В Правилах пользования водными объектами для плавания на маломерных плавательных средствах, утвержденных во исполнение Водного Кодекса Российской Федерации органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, даны следующие понятия военных и спортивных судов:

Под военными судами понимаются маломерные суда, принадлежащие войсковым частям.

Под спортивными судами понимаются маломерные суда, спроектированные и построенные по правилам национального или международного спортивного класса и используемые исключительно для участия в спортивных соревнованиях (гонках).

По общепринятым для морских и речных судов признакам маломерные суда в основном классифицируются:

## ПО НАЗНАЧЕНИЮ:

- прогулочные - суда, предназначенные для прогулок, отдыха, занятий любительским спортом, туризмом, иных оздоровительных и культурных целей (любительская рыбалка, охота, экскурсии, водные путешествия и т.д.);
- производственные (коммерческие) - суда, предназначенные для выполнения хозяйственных задач и функций (перевозка грузов и людей, промысел биоресурсов, водолазные работы и т.д.);
- специальные (служебные) - суда, предназначенные для осуществления и выполнения специфических задач и функций в

области надзора, охраны жизни людей на воде и окружающей среды, гидрографических и исследовательских работ (патрульные, спасательные, природоохранные, гидрографические, исследовательские катера и лодки и т.д.).

## ПО ХАРАКТЕРУ ДВИЖЕНИЯ:

- водоизмещающие - суда, вытесняющие корпусом определенный объем воды, не зависящий от скорости;
- глиссирующие - быстроходные суда, при движении, которых на днище действует гидродинамическая подъемная сила, уменьшающая сопротивление воды и обеспечивающая скольжение (глиссирование) корпуса по водной поверхности;
- на подводных крыльях - суда, имеющие под корпусом особые крылья, на которых при движении возникает гидродинамическая подъемная сила, полностью приподнимающая корпус над водой;
- на воздушной подушке - суда, оборудованные мощными вентиляторами, которые нагнетают воздух под днище и создают там повышенное давление, приподнимающее судно над водой. Для поступательного движения судна служат воздушные винты, обеспечивающие высокую скорость.

**ПО ТИПУ ДВИЖИТЕЛЯ МОТОРНЫЕ СУДА ПОДРАЗДЕЛЯЮТСЯ НА СУДА С ГРЕБНЫМ ВИНТОМ, ВОЗДУШНЫМ ВИНТОМ, ВОДОМЕТНЫМ ДВИЖИТЕЛЕМ.**

**ПО МАТЕРИАЛУ КОРПУСА СУДА БЫВАЮТ ДЕРЕВЯННЫЕ, ИЗ АЛЮМИНИЕВЫХ СПЛАВОВ, ПЛАСТМАССОВЫЕ, КОМПОЗИТНЫЕ И Т.Д.**

Имеется еще ряд признаков, по которым производится классификация судов, в т.ч. и маломерных.

Органами ГИМС МЧС России при постановке поднадзорных судов на учет и по их техническому состоянию классификация осуществляется по двум признакам:

- по типу (в зависимости от двигательной установки)
- и по району плавания (бассейну), в котором разрешена эксплуатация данного судна. Типы маломерных судов:
  1. катер - моторное судно, движение которого осуществляется при помощи установленного на нем стационарного двигателя;
  2. моторная лодка - судно, движение которого осуществляется при помощи подвесного лодочного мотора;
  3. парусное - судно, имеющее парусное вооружение, и движение которого осуществляется при помощи парусов;
  4. парусно-моторное - парусное судно, оборудованное дополнительно механической установкой (стационарным двигателем или подвесным мотором);
  5. самоходное - судно или иное водное средство, движение которого возможно только при помощи его буксировки; (всевозможные буксируемые, толкаемые и стоечные суда — понтоны, дебаркадеры и т. д.);

6. гидроцикл - бескорпусное водное транспортное средство с механической установкой;
7. гребное - судно (лодка) приводимое в движение гребными веслами, как правило, при помощи мускульной силы.

#### РАЙОНЫ ПЛАВАНИЯ:

Морские (МП) — бассейны, в которых установлен морской режим плавания (судоходства);

Внутренние (ВВП) — бассейны, включенные в перечень судоходных внутренних водных путей;

Несудоходные (ВП) — внутренние водоемы, не включенные в перечень судоходных внутренних водных путей.

## ГЛАВА 2

### УСТРОЙСТВО МАЛОМЕРНОГО СУДНА

СУДНОМ НАЗЫВАЕТСЯ ИНЖЕНЕРНОЕ СООРУЖЕНИЕ, СПОСОБНОЕ ПЕРЕМЕЩАТЬСЯ ПО ВОДЕ И НЕСТИ НА СЕБЕ ГРУЗЫ И ЛЮДЕЙ. ЭТО ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОТНОСИТСЯ КАК К БОЛЬШИМ МОРСКИМ И РЕЧНЫМ СУДАМ, ТАК И К МАЛЫМ: КАТЕРАМ, МОТОРНЫМ ЛОДКАМ, ЯХТАМ, БАЙДАРКАМ И Т.Д.

Классификация по типу движителя



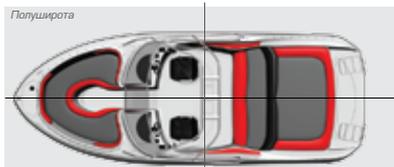
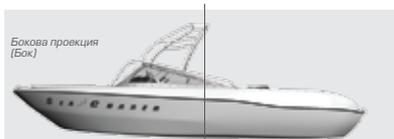
Классификация по материалу корпуса



# УСТРОЙСТВО МАЛОМЕРНОГО СУДНА

Судном называется инженерное сооружение, способное перемещаться по воде и нести на себе грузы и людей.

Это определение относится как к большим морским и речным судам, так и к малым: катерам, моторным лодкам, яхтам, байдаркам и т.д.



## Понятие о теоретическом чертеже

Теоретический чертеж судна - это совокупность кривых, изображающих поверхность корпуса судна. На основании теоретического чертежа производятся расчеты и постройка судна. Для наглядного представления о наружных очертаниях (обводах) корпуса принято условно изображать его в трех взаимно-перпендикулярных плоскостях.

### ОСНОВНЫЕ ПЛОСКОСТИ КОРПУСА СУДНА

Диаметральная плоскость (ДП) - продольно-вертикальная плоскость, делящая судно на две симметричные части: левую и правую. Изображение судна в этой плоскости называется боксом.

Плоскость мидель-шпангоута (миделя) - поперечно - вертикальная плоскость, проходящая через середину судна.

Обозначается значком  $\boxtimes$

Изображение судна в этой плоскости называется корпусом.

Основная плоскость (ОП) - горизонтальная плоскость, проходящая через нижнюю точку теоретической поверхности корпуса судна в плоскости мидель-шпангоута. Изображение судна в этой плоскости называется полуширотой.

Основная линия (ОЛ) - линия пересечения основной и диаметральной плоскостей судна.

Каждая из секущих плоскостей, пересекаясь с корпусом, образует некоторую линию. В результате пересечения корпуса судна плоскостями, параллельными ДП, образуется боковая проекция (бок). Линии сечения на боке называются батоксами.

Аналогично получают и две другие проекции: полуширота и корпус. На первой, линии сечения называются ватерлиниями, на второй - шпангоутами.

Высота борта (Н) - вертикальное расстояние, измеренное на мидель-шпангоуте между внутренними поверхностями верхней палубы (у борта) и горизонтального киля.

## Главные размеры судна

К главным размерениям судна относятся длина, ширина, высота борта и осадка.

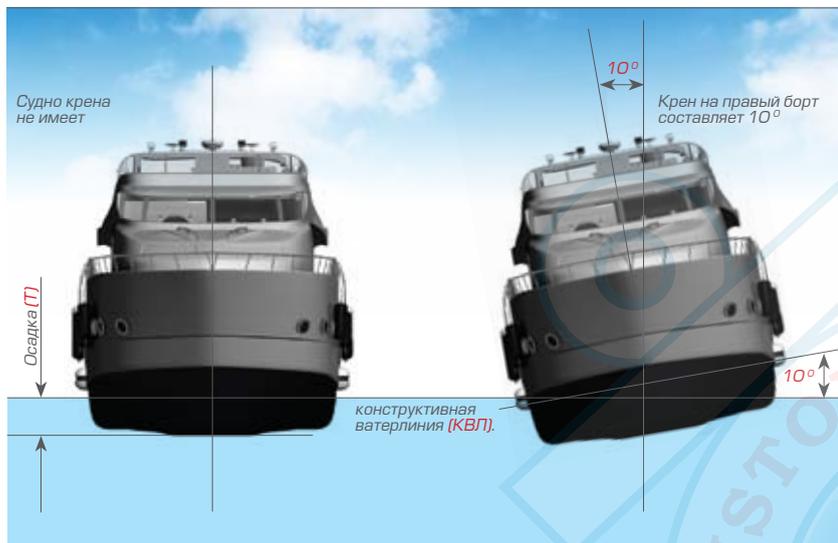
Длина конструктивная ( $L_{квл}$ ) - длина, измеренная между носовым и кормовым перпендикулярами конструктивной ватерлинии. При этом конструктивная ватерлиния (КВЛ) - ватерлиния, принятая за основу построения теоретического чертежа и соответствующая полученному предварительным расчетом полному водоизмещению судна.

Ширина наибольшая ( $B_{нб}$ ) - расстояние по КВЛ, измеренное в самой широкой части судна без учета выступающих частей.

Ширина габаритная ( $B_{гб}$ ) - максимальная ширина судна с учетом выступающих частей, например, привальных брусьев.

Ширина на мидель-шпангоуте (В) - расстояние по КВЛ в самой широкой части судна.





Осадка (Т) - вертикальное расстояние, измеренное от КВЛ до нижней кромки киля в месте наибольшего углубления судна. Осадка это положение судна относительно поверхности воды, которое определяется:

- а) креном — наклоном судна относительно продольной оси к одному или другому борту;
- б) дифферентом D — наклоном судна относительно поперечной оси, т. е. осадка на нос (Т н) или на корму (Т к).

Если судно имеет одинаковую осадку носа и кормы, то говорят, что судно сидит на ровном киле.

Дифферент вычисляется как разность углублений носа и кормы, в зависимости от того, какая оконечность судна сидит глубже, говорят, что судно имеет дифферент на нос или на корму.

$$D = T_k - T_n \text{ (дифферент на корму),}$$

$$D = T_n - T_k \text{ (дифферент на нос).}$$

Средняя осадка судна равна полусумме осадок носом и кормой.

Осадка габаритная или наибольшая — вертикальное расстояние, измеренное в плоскости мидель-шпангоута от уровня спокойной воды, соответствующего грузовой ватерлинии до нижней точки наружной обшивки или брускового киля, а также до нижней кромки гребного винта; замеряется на стоянке и обычно отличается от осадки на ходу. То же расстояние, замеренное при тех же условиях, но без груза и пассажиров, называется осадкой порожним.

ОТНОШЕНИЕ ГЛАВНЫХ РАЗМЕРЕНИЙ СУДНА ХАРАКТЕРИЗУЕТ НАВИГАЦИОННЫЕ (МОРЕХОДНЫЕ) КАЧЕСТВА И МАНЕВРЕННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ СУДНА.

Отношение длины судна к ширине L/B- характеризует ходкость судна.

От отношения L/B зависит также управляемость судна.

Увеличение этого отношения улучшает устойчивость на курсе, но несколько снижает поворотливость и требует большей площади руля.



Отношение высоты борта к осадке H/T влияет на остойчивость, непотопляемость и вместимость судна, т.е. определяет запас водоизмещения. С ростом отношения H/T увеличивается парусность судна.

С увеличением отношения ширины к осадке В/Т остойчивость судна увеличивается; с уменьшением этого отношения увеличивается устойчивость на курсе.

Чем меньше отношение длины к осадке L/T, тем маневреннее судно.

### Системы набора корпусов

Конструкция корпуса должна обеспечивать водонепроницаемость и достаточную прочность судна. Корпус, испытывая действие сил собственного веса судна и сил давления воды, которые распределяются по длине неравномерно, может получить изгиб.

Способность судна сопротивляться изгибающим нагрузкам называется продольной прочностью. Кроме продольного изгиба судна, под действием давления воды, груза, механизмов и другого судового оборудования возникает местная деформация.

мация днища, бортов и настила в поперечном направлении.

Способность судна противостоять усилиям, вызывающим деформацию корпуса в поперечном направлении, называется поперечной (местной) прочностью.

При чрезмерных нагрузках может произойти разрушение корпуса. Чтобы этого не случилось, листы обшивки подкрепляют набором - продольными и поперечными балками.

Совокупность продольных и поперечных балок, образующих каркас судна, называется судовым набором корпуса.

Продольные и поперечные балки судового набора располагаются в определенной последовательности, называемой системой набора. В зависимости от соотношения продольных и поперечных балок системы набора подразделяются на: продольную, поперечную и комбинированную.

### Элементы набора судна

ПРОДОЛЬНЫМИ ЭЛЕМЕНТАМИ (БАЛКАМИ) СУДНА ЯВЛЯЮТСЯ:

**КИЛЬ** – продольная балка днищевого набора, проходящая посередине ширины судна от форштевня до ахтерштевня;

**ФОРШТЕВЕНЬ** – переднее конструктивное оформление (продолжение киля), им заканчивается набор корпуса судна с носа.

**АХТЕРШТЕВЕНЬ** – конструктивное оформление кормовой оконечности судна (продолжение киля), им оканчивается набор корпуса судна с кормы.

**ТРАНЕЦ** – на моторных лодках с кормы находится транцевая доска (транец).

**СТРИНГЕРЫ** – продольные балки днищевого и бортового набора. В зависимости от места расположения они бывают: бортовые, днищевые и скуловые;

**КАРЛИНГСЫ** – продольные подпалубные балки;

**ПОПЕРЕЧНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ (БАЛКИ) СУДНА:**

**ФЛОРЫ** – поперечные балки днищевого набора, протянувшиеся от борта до борта. Они бывают водонепроницаемые, сплошные и бракетные;

**ШПАНГОУТЫ** – вертикальные балки бортового набора, которые соединяются внизу с флорами при помощи книц. Кница - это деталь из листовой стали треугольной формы, используемая для соединения различных деталей корпуса. На малых судах (лодках) флоры могут отсутствовать и шпангоуты являются цельными балками бортового и днищевого набора.



БИМСЫ - поперечные балки подпалубного набора, проходящие от борта до борта. При наличии вырезов в палубе бимсы разрезаются и называются полубимсами. Они одним концом соединяются со шпангоутом, а другим крепятся к массивному комингсу, который окаймляет вырез в палубе, с целью компенсации ослабления палубного перекрытия вырезами.

Шпангоуты судна нумеруются от носа к корме. Расстояние между шпангоутами называется шпацией.

Вертикальные, отдельно стоящие стойки круглого или иного сечения, называются пиллерсами.

### Комбинированная система набора

Пиллерс служит для подкрепления палубы и в своей нижней части упирается в места пересечения флор (шпангоутов - на малых судах) с днищевыми продольными балками (киль, стрингер, кильсон), а в верхней части - бимсов с карлингсами.

Корпус судна может быть разделен на отдельные отсеки при помощи поперечных и продольных водонепроницаемых переборок.

Крайняя носовая часть судна между форштевнем и первой переборкой называется форпик, а крайний кормовой отсек - ахтерпик.

У моторных лодок водонепроницаемая конструкция у транца, образующая нишу и предназначенная для размещения лодочного мотора, называется моторной нишей.

Моторную нишу, расположенную выше уровня воды и снабженную шпигатами - отверстиями для слива воды, называют нишей-рецессом.

Наружная обшивка судна обеспечивает водонепроницаемость корпуса и одновременно участвует в обеспечении продольной и местной прочности судна.

Палубный настил. Палубный настил обеспечивает водонепроницаемость корпуса сверху и участвует в обеспечении продольной и местной прочности судна.

Люки и горловины ослабляют прочность палубы, в их углах возникает концентрация напряжений, способствующая появлению трещин. В связи с этим углы всех вырезов в обшивке корпуса закругляют, а листы палубного настила по углам вырезов делают более прочными.

Для подкрепления палубы, ослабленной вырезами, и предотвращения попадания воды в люк по краям выреза делают прочный и высокий комингс, имеющий устройство для закрытия люка (горловины).

Комингс окаймляет и вырезы в переборках, комингсом также называют часть переборки под дверной проем.

Кокпитом называется открытое помещение для команды или пассажиров в корпусе судна, окаймленное по краю комингсом, предохраняющим от захлестывания волн.

Фальшборт и леерное ограждение. На морских, речных и современных прогулочных судах для предохранения людей от падения за борт открытые палубы имеют фальшборт или леерное ограждение.

Фальшборт — легкая конструкция — продолжение борта над палубой в носовой и средней части судна. В кормовой части фальшборт называется гакабортом. Фальшборт может быть временным, деревянным или брезентовым, поднимаемым на время волнения, при прохождении порогов, движении под парусом и т. д.

С внутренней стороны фальшборт подкрепляется стойками, которые называются контрфорсами и устанавливаются через две - три шпации. Для увеличения прочности фальшборта между его стойками иногда привариваются ребра.

По верхней кромке фальшборта укрепляется полоса, которая называется планширем. Часто эту полосу покрывают деревянным брусом.



Грузы и пассажиры должны быть равномерно размещены по площади слани (пайола), таким образом, чтобы во время эксплуатации лодки сохранялся небольшой кормовой дифферент.

Леерное ограждение состоит из вертикальных стоек, соединенных между собой туго натянутыми тросами (леерами) или цепями. Стойки могут соединяться между собой двумя, тремя или четырьмя рядами горизонтальных круглых прутьев, чаще всего стальных. Эти горизонтальные прутья называются релингами.

Надстройки и рубки. Надстройками называются все закрытые помещения, расположенные выше верхней палубы от борта до борта. Носовая часть палубы называется баком, надстройка над ней — баковой. Кормовая часть палубы называется ютом, надстройка над ней — ютовой. Средняя надстройка специального названия не имеет.

Надстройка, имеющая ширину меньше ширины судна, (когда остаются проходы на палубе вдоль бортов) называется рубкой. Например, штурманская рубка. На маломерных судах рубкой часто называют помещения для управления судном и двигателем.

Надстройки и отдельные рубки имеют только крупные катера и моторные яхты. Большинство моторных катеров имеет надстройку, где рубка совмещается с помещением для пассажиров. Вместо надстройки часто устанавливают бортовые ограждения от захлестывания воды, с ветровым стеклом и неполным постоянным или откидным тентом.

Конструкция палуб, бортов, надстроек и рубок подобна конструкции остальных палуб и бортов на судах. Бортовая обшивка и переборки надстроек, как правило, имеют меньшую толщину и могут отличаться материалом от корпуса.

### Формула класса

Классификация маломерного судна включает в себя присвоение и внесение в регистрационные документы формулы класса, а также подтверждение (изменение), лишение или восстановление утраченного класса.

Классификация судов осуществляется в соответствии с результатами технического освидетельствования (осмотра) судна.

Класс, присвоенный судну, определяет разрешенные районы плавания, которые устанавливаются с учетом его конструкции, мореходных качеств и технического состояния.

Класс судна соответствует категории сложности морских бассейнов, за исключением прибрежных морских (не далее 12 миль от берега) и внутренних водных бассейнов (районы плавания IV категории сложности), у которых класс судна соответствует разряду сложности этих районов плавания.

Категории и разряды сложности районов плавания в морских бассейнах и на внутренних водных путях определяются Министерством транспорта Российской Федерации в установленном порядке.

Класс прогулочного судна обозначается римскими цифрами от одного до трех с добавлением буквы «М», которые заключаются в круглые скобки, а для обозначения разрешенного плавания в районах смешанного (река-море) плавания добавляются буквы «СП».

МАЛОМЕРНОЕ СУДНО ЛИШАЕТСЯ КЛАССА В СЛЕДУЮЩИХ СЛУЧАЯХ:

- нарушение установленных сроков технического освидетельствования;
- осуществление переоборудования или модернизации без проведения соответствующего технического освидетельствования (осмотра);
- получение судном аварийных повреждений, последствия которых привели к нарушению требований по безопасной эксплуатации судна;

С целью идентификации конструктивных и мореходных качеств судна ему присваивается формула класса.

ФОРМУЛА КЛАССА В КОДИРОВАННОМ ВИДЕ СОДЕРЖИТ ИНФОРМАЦИЮ О:

- типе судна и наличии (или отсутствии) у него водонепроницаемой палубы;
- водных бассейнах и районах плавания, где разрешена его эксплуатация;

- допустимом количестве людей на борту (членов экипажа и пассажиров);
- допустимой мощности главного двигателя в киловаттах (кВт);
- допустимой площади парусов в квадратных метрах (м<sup>2</sup>).

Первый знак кода определяет тип прогулочного судна по виду двигательного комплекса и условиям обитаемости:

- 1- катер;
  - 2 - моторная лодка;
  - 3 - парусное судно;
  - 4 - парусно-моторное судно;
  - 5 - гидроцикл (водный мотоцикл);
  - 6- гребное судно;
  - 7- несамостоятельное судно;
- «П» - судно на воздушной подушке;  
«К»- судно на подводных крыльях.

Второй знак кода указывает на наличие (или отсутствие) у судна водонепроницаемой палубы:

- С - суда с водонепроницаемой палубой;
- Е - открытые (беспалубные) суда.

Третий знак кода указывает число водонепроницаемых отсеков.

При отсутствии на прогулочном судне водонепроницаемых отсеков на месте третьего знака в формуле класса судна ставится прочерк.

Четвертый знак кода, который заключается в круглые скобки, указывает класс судна.

Пятый знак кода указывает общее допустимое количество людей на борту судна.

Шестой знак кода через косую черту с наклоном вправо после пятого знака указывает допустимую мощность главного двигателя в кВт.

Если конструкцией судна главный двигатель не предусматривается, то шестой знак в формуле не пишется, но черта воспроизводится.

На подводных лодочных моторах в магазинах как правило указывают мощность двигателей в л.с.

Чтобы перевести в кВт необходимо л.с./1,36=кВт. Это значение и заносится в формулу класса на место шестой цифры.

Седьмой знак кода через косую черту с наклоном влево после шестого знака указывает допустимую площадь парусов в квадратных метрах.

Если конструкцией судна парусное вооружение не предусматривается, то седьмой знак в формуле не пишется, но черта воспроизводится.

Формула класса судна для гидроциклов содержит три знака:

Первый означает тип судна (цифра 5), второй пишется в круглых скобках и соответствует допустимой высоте волны, а третий допустимому количеству людей.

Присвоенная формула класса вносится в регистрационные и судовые документы (судовой билет, судовую книгу, регистрационную карточку-заявление).

При утрате судном класса в регистрационных и судовых документах формула класса зачеркивается черными горизонтальной линией и делается запись «утрачено», которая заверяется печатью и подписью должностного лица ГИМС МЧС России.

### Пример формулы класса судна

**Исходные данные:**

Тип судна – безпалубное судно ПВХ

Транцевая плита – есть

Максимальная нагрузка – 440 кг.

Пассажировместимость – 4 человека

Максимальная мощность мотора – 30 л.с.

Высота борта 45 см.



Формула класса этого судна:

**2Е-(3)4/30**

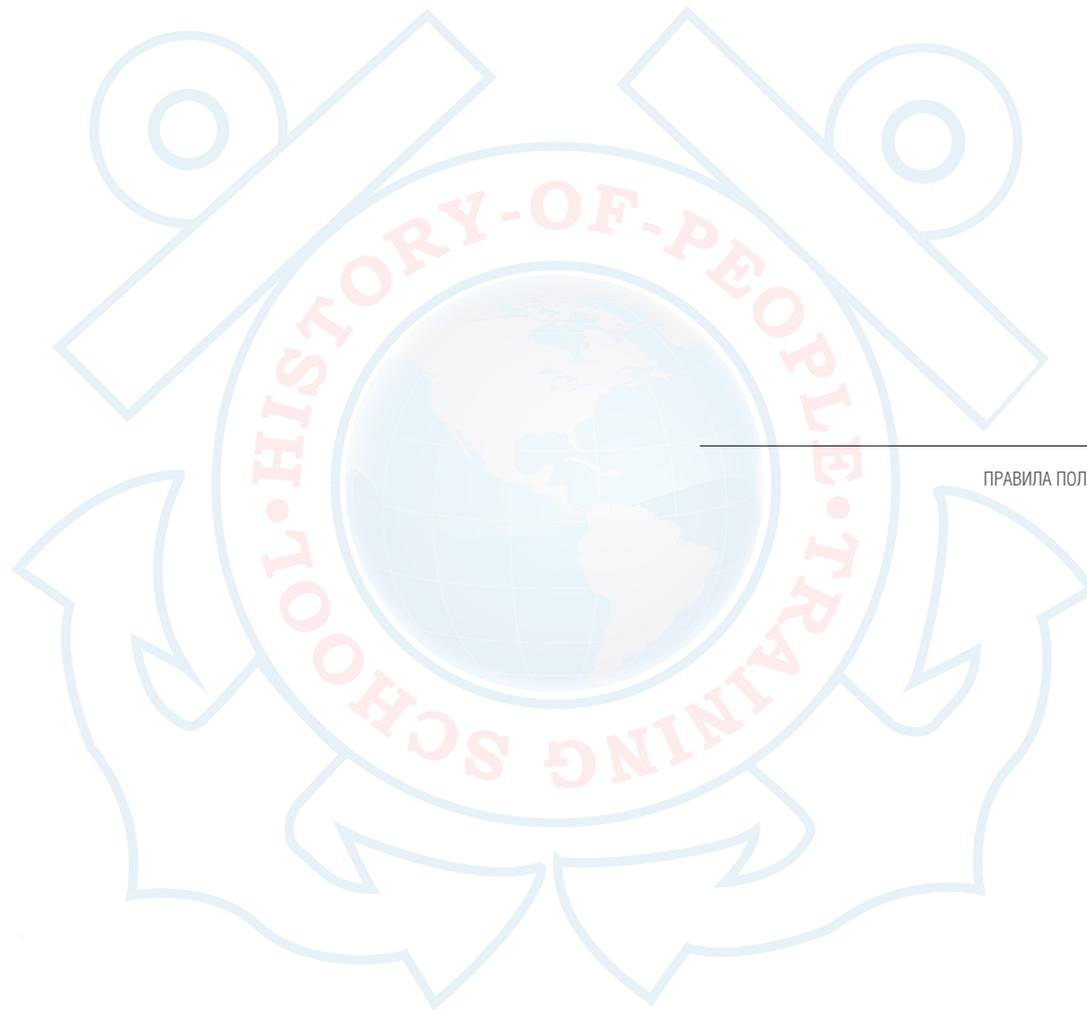
## ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**С КОММЕНТАРИЯМИ**

для судоводителей маломерных судов в районах плавания «ВП/ВВП»

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
2. ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ
3. ОБЯЗАННОСТИ СУДОВОДИТЕЛЕЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ
4. ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫПУСКА МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ С БАЗ (СООРУЖЕНИЙ) ДЛЯ ИХ СТОЯНОК





## **ГЛАВА 1** ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## 1.1

Настоящие Правила устанавливают единый порядок пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации и распространяются на принадлежащие юридическим и физическим лицам:

### САМОХОДНЫЕ СУДА

- самоходные суда внутреннего плавания
- иные плавучие объекты вместимостью менее 80 тонн с главными двигателями мощностью **менее 55 киловатт**
- суда с подвесными моторами независимо от мощности,
- водные мотоциклы (гидроциклы)
- принадлежащие физическим лицам гребные лодки грузоподъемностью менее 100 килограммов, байдарки — менее 150 килограммов и надувные безмоторные суда — менее 225 килограммов), эксплуатируемые во внутренних водах

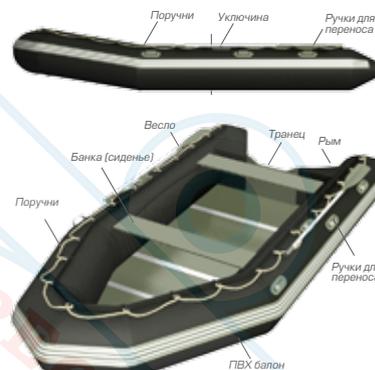
### НЕСАМОХОДНЫЕ СУДА

- несамоходные суда вместимостью менее 80 тонн (кроме пассажирских, наливных, военных, прогулочных парусных и спортивных парусных судов, судов смешанного (река-море) плавания

### ПРОГУЛОЧНЫЕ СУДА

- прогулочные суда пассажировместимостью не более 12 человек независимо от мощности главных двигателей и вместимости
- иные суда и плавучие средства пассажировместимостью не более 12 человек с главными двигателями мощностью менее 55 киловатт или подвесными моторами независимо от мощности

Надувная лодка с наличием транца и возможностью использования подвесного мотора (Безкорпусное маломерное судно)



Надувная лодка без транца и может использоваться только как гребное судно (Безкорпусное маломерное судно)



### Комментарий

Регистровая тонна (англ. register ton) (брутто-регистровая тонна) – единица объема, равная 100 кубических футов, т.е. 2,83 16 м<sup>3</sup> служит для обмера судов по регистровому тоннажу.

Регистровыми тоннами в судоходстве измеряют объем судна и объем помещения, которое может быть занятым под полезный груз. В регистровых тоннах исчисляются:

Брутто-регистровый тоннаж (БРТ; валовая регистровая вместимость судна; англ. gross registered tonnage) – вместимость судна, вычисляемая на основе данных обмера внутренних помещений судна [как трюмов, так и надпалубных надстроек, используемых для перевозки груза и пассажиров]:

Нетто-регистровый тоннаж (НРТ; чистая регистровая вместимость судна; англ. net registered tonnage), равный брутто-регистровому тоннажу за вычетом объема помещений, не предназначенных для перевозки грузов и пассажиров [т.е. за исключением камбуза, рулевой рубки и гальюна].

Регистровая тонна принята всеми государствами для расчета валовой вместимости судна в целях возможности ведения единой статистики мирового тоннажа плавающих судов, а так же

для взимания различных сборов за пользования причалами, проходы через каналы, оплату лоцманов и т.д.

Величина 1 р.т. была подсчитана, когда впервые в XIX веке при введении обмера судов по новой единой системе общую вместимость мирового флота (морского), составившего тогда 363 412 500 куб. футов, разделили на его суммарную грузоподъемность, равнявшуюся 3700 000 тонн.

В результате получилось, что в среднем на одну тонну грузоподъемности приходится объем, равный 98,2 куб. фута. Эту величину округлили до 100 куб. футов, что и равно 2,83 куб. м.

Указанная в правиле вместимость 80 тонн предусматривает вместимость в Регистровых тоннах. Маломерным судно может считаться, если объем всех его помещений, кроме рулевой рубки, камбуза и гальюнов, будет менее 80х2,83=226,4 м<sup>3</sup>. При этом мощность стационарного главного двигателя должна быть менее 55 киловатт (75 лошадиных сил) 55 кВт х 1,36=74,8л.с. (устаревшая единица мощности, 1л.с.=1,36кВт; применялась для характеристики мощности двигателя). Принял лошадиную силу за единицу мощности паровых машин Джеймс Уатт. Лошадей в то время использовали для самых разных работ – например, для осушения

шахт и для привода различного оборудования. Уатт после многочисленных опытов с конным приводом первым ввел универсальную единицу мощности двигателей – производительность в 33000 фунто-футов в минуту или 76 кгм/с (с введением метрической системы – 75 кгм/с). Правда, такую мощность развивали только самые сильные лошади и совсем недолго, а «среднестатистические» лошади были вдвое слабее)

Для подвесных двигателей мощность не ограничивается. Суда, используемые в целях мореплавания, в данном случае, имеются в виду суда, которые используются в морских районах плавания О, I, II или III категории сложности, а также в бассейнах I разряда. Указанные категории и разряды бассейнов установлены Временными Правилами классификации и технических требований к прогулочным и иным судам, поднадзорным ГИМС РФ.

Категории сложности, класс сложности и разряды бассейнов присваиваются судну при техническом освидетельствовании. Согласно определению вышеназванных Временных Правил классификации и технических требований, прогулочное судно – некоммерческое судно, предназначенное для безопасного отдыха на воде.

По определению Российского речного регистра, прогулочное судно – судно внутреннего плавания, длиной менее 25 метров, с количеством людей на борту не более 12 человек, используемое на некоммерческой основе и предназначенное для отдыха на воде.

Пассажиروместимость прогулочных судов указана не более 12 человек, потому что судно пассажиروместимостью более 12 человек по Правилам Российского Речного регистра (РРР) считается судном пассажирским и надзор за безопасностью эксплуатации на внутренних водных путях осуществляет государственная речная судоходная инспекция (ГРСИ).

Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (далее – ГИМС МЧС России).

### Комментарий

Государственная инспекция по маломерным судам Российской Федерации (ГИМС России) была образована постановлением Совета Министров РСФСР от 15 июня 1984 года № 259 и до февраля 2004 года находилась в ведении Минжилкомхоза РСФСР, Минэкологии России, Минприроды России, Госкомэкологии России и МПР России. В состав ГИМС России входили спасательные подразделения (спасательные станции, спасательные посты, маневренные (водолазные) поисковые группы).

В соответствии с Указом Президента РФ от 28 августа 2003 года № 991, постановлением Правительства РФ от 6 февраля 2004 года № 47 ГИМС России была передана из ведения МПР России в ведение МЧС России. Правительство РФ постановлением от 23 декабря 2004 года № 835 утвердило новое Положение о ГИМС МЧС России, в соответствии с которым в систему ГИМС МЧС России входят:

- управление ГИМС МЧС России в центральном аппарате Министерства (начальник Управления является Главным государственным инспектором по маломерным судам);
- государственное учреждение «Центр обеспечения деятельности ГИМС МЧС России»;
- отделы ГИМС в составе региональных центров МЧС России;
- отделы ГИМС в составе главных управлений МЧС России по субъектам РФ (начальники отделов являются главными государственными инспекторами по маломерным судам субъектов Российской Федерации);
- центры ГИМС МЧС России по субъектам Российской Федерации, в состав которых входят инспекторские отделения, инспекторские участки, группы;

## 1.2

Контроль за выполнением требований настоящих Правил осуществляет Государственная инспекция по маломерным судам Министерства

## ГЛАВА 2

### ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ

## 2.1

Пользование маломерными судами разрешается после их государственной регистрации в судовой книге, нанесения бортовых (регистрационных) номеров и технического освидетельствования (осмотра), с соблюдением установленных условий, норм и технических требований по пассажировместимости, грузоподъемности, предельной мощности и количеству двигателей, допустимой площади парусов, району плавания, высоте волны, при которой судно может плавать, осадке, надводному борту, оснащению спасательными и противопожарными средствами, сигнальными огнями, навигационным и другим оборудованием.

### Комментарий

Под государственной регистрацией судна и прав на него понимается акт признания и подтверждения государством возникновения, ограничения (обременения), перехода или прекращения прав на судно в соответствии с гражданским законодательством.

Государственная регистрация судна в судовой книге, прав собственности и иных вещных прав на него, а также ограничений (обременений) прав на судно является единственным доказательством существования зарегистрированного права, которое может быть оспорено только в судебном порядке.

С момента государственной регистрации судна в судовой книге оно приобретает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

(Приказ МЧС РФ № 500 от 29.06.2005г. «Правила государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обо-

роны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» гл.1 п.3)

## 2.2

Государственную регистрацию, учет, классификацию и техническое освидетельствование (осмотр) маломерных судов осуществляют государственные инспекции по маломерным судам в составе главных управлений МЧС России по субъектам Российской Федерации и центры Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по субъектам Российской Федерации.

## 2.3

К управлению маломерными судами, прошедшими государственную регистрацию, допускаются судоводители, имеющие удостоверение на право управления маломерными судами.

### Комментарий

Государственная инспекция аттестует судоводителей и выдает им удостоверения на право управления.

При аттестации осуществляется проверка навыков практического управления маломерным судном и прием экзаменов экзаменационными комиссиями государственных инспекций по маломерным судам в составе главных управлений МЧС России по субъектам Российской Федерации и центров Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по субъектам Российской Федерации, по результатам которой судоводителям выдаются удостоверения на право управления маломерным судном (далее – удостоверения).

К сдаче экзаменов на право управления маломерными судами допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста, признанные годными по состоянию здоровья к управлению этими судами и имеющие специальную теоретическую

и практическую подготовку в объеме не ниже типовой программы подготовки судоводителей маломерных судов, разрабатываемой Государственной инспекцией.

(Приказ МЧС РФ от 29.06.2005 № 498 «Правила аттестации судоводителей на право управления маломерными судами, поднадзорными Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» гл.1)

## 2.4

На водных объектах, не имеющих судоходной (навигационной) обстановки, маневрирование маломерных судов при расхождении должно осуществляться с учетом правостороннего движения (левыми бортами).

### Комментарий

Почти всегда курсы идущих в разных направлениях судов пересекаются. Поэтому кораблям нередко приходится изменять курс и уступать друг другу дорогу. И, как это ни парадоксально, человечество, занимаясь судоходством уже почти более пяти тысячелетий, впервые удосужилось придумать и узаконить единые международные правила предупреждения столкновений судов в море лишь в конце IX века. Во всяком случае, ни законы древнейших цивилизаций, ни летописи, ни морские кодексы далекого прошлого не содержат даже и намеков на существование у древних каких-либо правил, которые регламентировали бы расхождение двух судов при их сближении.

Дошедшие до нашего времени источники по истории раннего средневековья позволяют нам сделать вывод о том, что тот сложный комплекс морских правил плавания, который мы сегодня именуем МППСС – Международные правила предупреждения столкновений судов в море, во времена расцвета Ганзы и морских итальянских республик сводился всего лишь к одной фразе –

девизу: «Если столкновение неизбежно, ударяй другого первым». Этот своего рода неписанный закон сегодня нам кажется нелепым и просто жестоким. Однако, если мы задумаемся и попытаемся вникнуть в его сущность с точки зрения времени и условий, то обнаружим, что это правило было не лишено логики.

Первое записанное на бумагу правило относится к 1635 г. Оно содержится в «Морских трактатах», составленных англичанином Вильямом Монсоном, который приводит инструкцию для капитанов кораблей при совместном плавании.

В инструкциях для совместного плавания, составленных графом английского княжества Уорвик в 1645 г., сказано:

«Капитан не смеет забирать ветер у адмирала». Это правило, распространившееся вскоре по всем морским странам Европы, выражало своего рода морской этикет: младший в чине не должен был обходить корабль старшего с навстречного борта.

В 1780 г. в Англии появились «Инструкции для плавания», составленные адмиралом лордом Хаузом. В них мы находим следующее правило: «Корабль, идущий правым галсом, всегда должен держаться круче к ветру. Корабль, находящийся на левом галсе, должен привести к ветру как днем, так и ночью, чтобы предотвратить несчастье. При повороте оверштаг в ночное время корабли, идущие сзади и с подветра, должны поворачивать первыми и приводиться к ветру, пока их адмиралы не займут место впереди».

В книге «Система морской тактики», появившейся в Англии в 1797 г., уже встречается правило о судах, курсы которых пересекаются. «Корабль, идущий правым галсом, должен держаться на ветер, а тот, что идет левым галсом, – уваливаться под ветер».

Впервые правила для безопасного расхождения паровых судов были разработаны в 1840 г. английской маячной и лоцмейстерской корпорацией «Тринити Хауз». Одно из них гласило: «Когда два паровых судна, идущие противоположными курсами, неизбежно должны сблизиться настолько, что, продолжая следовать

прежним курсом, возникнет опасность их столкновения, каждое судно должно положить румпель налево так, чтобы оставить друг друга по левому борту».

В этих правилах говорилось и об обгоне одного парового судна другим: «Паровое судно, обгоняющее другое на узком фарватере, всегда должно оставлять судно, которое оно обгоняет, по левому борту».

Правила «Тринити Хауз», утвержденные законом по судоходству 1846 г. Британским парламентом, предусматривали, что все суда, идущие узким фарватером, обязаны держаться его правой стороны.

В 1854 г. в Англии особым парламентским актом было узаконено правило о том, что все суда, как парусные, так и паровые, при следовании встречными курсами должны были расходиться левыми бортами, а придерживаясь правой стороны фарватера обязаны были только паровые суда.

## 2.5

Безопасная скорость движения маломерных судов на акваториях в границах населенных пунктов и баз (сооружений) для стоянок маломерных судов устанавливается Главным государственным инспектором по маломерным судам субъекта Российской Федерации применительно к местным условиям и в соответствии с Правилами плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 14.10.2002 № 129, зарегистрированным в Минюсте России 30 декабря 2002 г. №4088 (далее - ППВВП).

### Комментарий

Превышение судоводителем установленной скорости, несоблюдение требований навигационных знаков, преднамеренная остановка или стоянка судна в запрещенных местах, либо

нарушение правил маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков – влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере от трех до пяти минимальных размеров оплаты труда или лишение права управления маломерным судном на срок до шести месяцев.

(Кодекс РФ об административных правонарушениях, 2001г. Глава 11. Административные правонарушения на транспорте, статья 11.7. Нарушение правил плавания п.2)

## 2.6

### ПРИ ПЛАВАНИИ НА МАЛОМЕРНЫХ СУДАХ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

а) управлять маломерным судном:

- не зарегистрированным в установленном порядке;
- не прошедшим технического освидетельствования (осмотра);
- не несущим бортовых номеров;
- переоборудованным без соответствующего разрешения;
- с нарушением норм загрузки, пассажироместимости, ограничений по району и условиям плавания;
- без удостоверения на право управления маломерным судном;
- в состоянии опьянения

### Комментарий

Все маломерные суда строятся по проектам на основании расчетов по соответствующим правилам и нормам. Любое переоборудование, переделка меняет у судна его характеристики, например, остойчивость, непотопляемость и так далее.

В результате, оно может не соответствовать действующим нормам и правилам и оказаться небезопасным в эксплуатации. Из этого прави-

ла следует, что любое переоборудование, переделка, усовершенствование может осуществляться на основании проекта, согласованного с ГИМС МЧС России.

Техническое освидетельствование проводится на пунктах технического осмотра подразделений территориальных государственных инспекций или непосредственно в местах базирования (стоянки) с предъявлением судового билета и представлением оригинала квитанции об уплате госпошлины. Место, время, организация работ пунктов технического осмотра доводятся до сведения судовладельцев.

Техническое освидетельствование судна проводится, как правило, на плаву. В необходимых случаях государственный инспектор по маломерным судам вправе потребовать от судовладельца создания дополнительных условий (создание крена, дифферента или подъема судна на берег) для объективного заключения.

### Управление судном судоводителем или иным лицом, находящимися в состоянии опьянения

Управление маломерным судном судоводителем, находящимися в состоянии опьянения, а равно передача управления судном лицу, находящемуся в состоянии опьянения – влечет наложение административного штрафа в размере от пятнадцати до двадцати минимальных размеров оплаты труда или лишение права управления судном на срок от одного года до двух лет.

Уклонение судоводителя, управляющего судном, от прохождения, в соответствии с установленным порядком, медицинского освидетельствования на состояние опьянения – влечет наложение административного штрафа в размере от десяти до пятнадцати минимальных размеров оплаты труда или лишение права управления судном на срок от одного года до двух лет.

(Кодекс РФ об административных правонарушениях, 2001г. Глава 11. Административные правонарушения на транспорте, статья 11.8, 11.9)

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

в) превышать установленные скорости движения;

г) нарушать правила маневрирования, подавать звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков;

д) наносить повреждения гидротехническим сооружениям, техническим средствам, знакам судоходной и навигационной обстановки;

е) заходить в постоянно или временно закрытые для плавания районы без специального разрешения или преднамеренно останавливаться в запрещенных местах;

ж) в целях обеспечения безопасности людей заходить под мотором или парусом и маневрировать на акваториях пляжей, купален и других мест купания и массового отдыха населения на водных объектах;

з) приближаться на водных мотоциклах (гидроциклах) к ограждению границ заплыва на пляжах и других организованных мест купания;

### Комментарий

Движение и маневрирование на большой скорости в районе, где могут быть купающиеся люди, строго запрещено. Можно своевременно не заметить купающегося и совершить наезд на него или сильно испугать с серьезными последствиями. Поэтому не рекомендуется осуществлять движение ближе 100 метров к границам пляжей, огражденных буйками.

и) перевозить на судне детей дошкольного возраста без сопровождения взрослых;

к) швартоваться, останавливаться, становиться на якорь у плавучих навигационных знаков, грузовых и пассажирских причалов, пирсов, дебаркадеров, доков (плавдоков) и под мостами, маневрировать в непосредственной близости

от транспортных и технических судов морского и речного флота, создавать своими действиями помехи судоходству;

л) устанавливать моторы на гребные лодки при отсутствии соответствующей записи в судовом билете;

### Комментарий

Вес и мощность мотора должны соответствовать конструктивным характеристикам судна. Это определяется заводом-изготовителем и прописывается в паспорте судна и в судовом билете.

При слишком большой мощности, развивающей высокую скорость, а также весе мотора может быть нарушена остойчивость во время движения на поворотах, конструктивные разрушения или заливание корпуса на большой скорости.

м) использовать суда в целях браконьерства и других противоправных действий;

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

### Комментарий

Пересадка людей с одного судна на другое для маломерных судов крайне опасна не только во время движения, но и когда обе лодки находятся на плаву без движения.

Пересадка людей с катера в лодку и наоборот может производиться с особой осторожностью, когда катер остановлен или движется с минимальной скоростью, а лодка надежно ошвартована к борту катера. Переходящие на другое судно люди должны быть в спасательных жилетах.

Нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров при посадке на суда, в пути следования и при их высадке с маломерных судов – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех до пяти минимальных размеров оплаты труда; на долж-

ностных лиц – от пяти до десяти минимальных размеров оплаты труда.

(Кодекс РФ об административных правонарушениях, 2001г. Глава 11. Административные правонарушения на транспорте, статья 11.10)

о) осуществлять заправку топливом без соблюдения соответствующих мер пожарной безопасности;

### Комментарий

При приеме топлива в стационарные топливные баки и места приема, горловин, топливных шлангов, трубопроводов не должно быть посторонних. При этом не разрешается курить и пользоваться открытым огнем, светильниками и фонарями в невзрывобезопасном исполнении. Такие же меры предосторожности следует соблюдать при приеме топлива в переносных канистрах и в местах их размещения на судне.

**Безопасность судна в пожарном состоянии обеспечивается соблюдением основных правил:**

1. Не курить и не держать открытого огня при заправке судна топливом или при нахождении вблизи топливных емкостей.
2. Пролитое топливо или смазку немедленно удалить паклей, ветошью. Обтирочный материал пропитанный топливом или смазкой на судне не хранить.
3. Постоянно следить за состоянием топливной системы. Обнаруженные подтеки и неисправности немедленно устранить. Не допускать скопления топлива и смазки в поддоне, а также в корпусе судна.
4. Постоянно следить за исправностью судового электрооборудования.
5. Вблизи двигателя, выхлопной трубы размещать топливные баки запрещается. На судне должен быть противопожарный инвентарь, указанный в судовом билете.

б. Загоревшееся топливо, смазку немедленно накрыть противопожарным брезентом, чтобы обить пламя и предотвратить доступ воздуха.

п) выходить на судовую ход при ограниченной (менее 1 км) видимости;

р) осуществлять расхождение и обгон судов в местах расположения аварийно-ремонтных заграждений, переправ и работающих земснарядов, а также в пролетах мостов и подходных каналах, при подходе к шлюзам;

с) двигаться в тумане или в других неблагоприятных метеоусловиях, когда из-за отсутствия видимости невозможна ориентировка;

т) нарушать правила, обеспечивающие безопасность плавания, а также безопасность пассажиров при посадке на суда, в пути следования и при высадке их с судов.

## 2.7

Пользование маломерными судами запрещается при следующих неисправностях:

а) наличие сквозных пробоин корпуса судна независимо от их местонахождения;

б) отсутствие или разгерметизация гермоотсеков и (или) воздушных ящиков судна;

в) отсутствие, предусмотренных конструкцией, деталей крепления рулевого устройства или повреждение его составных частей или необеспечение надежности его работы;

г) наличие утечек топлива, вибрации, отсутствие или неисправность глушителя, повреждение системы дистанционного управления двигателем, необеспечение надежного включения (выключения) реверс - редуктора, неисправность блокировки запуска двигателя (мотора) при включенном реверсе;

д) несоответствие нормам комплектации и оборудования судна, указанным в судовом билете;

е) отсутствие, неисправность или несоответствие отличительных огней установленным требованиям.

### Комментарий

#### Неисправности по корпусу:

1. имеются свищи, пробоины набора и обшивки (независимо от местонахождения);
2. отсутствуют или разгерметизированы, предусмотренные конструкцией судна, гермоотсеки и воздушные ящики.

#### Неисправности по рулевому устройству:

1. не обеспечивается полный угол перекладки руля (35 градусов на борт);
2. затруднено вращение рулевого штурвала;
3. повреждены перо руля или детали рулевого привода (направляющие блоки, опорные подшипники, натяжные талперы, штуртросовая передача);
4. имеются разрывы каболок штуртрроса;
5. отсутствуют предусмотренные конструкцией детали крепления рулевого привода (гайки, шплинты, контргайки и т. п.).

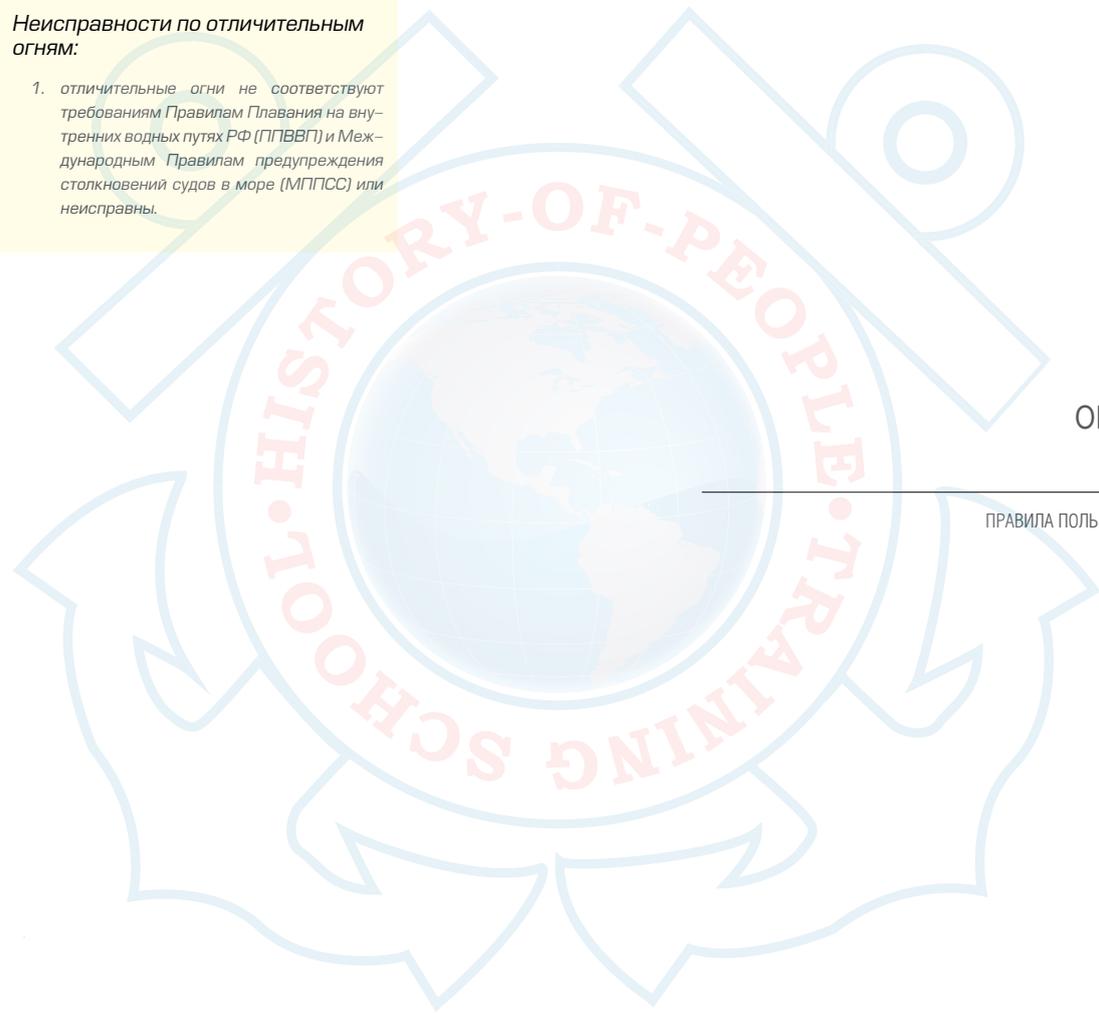
#### Неисправности по двигателю, подвесному мотору:

1. топливо подтекает из бензобаков, топливного шланга системы питания;
2. имеется значительная вибрация;
3. отсутствует или неисправен глушитель;
4. повреждена система дистанционного управления двигателем;
5. не обеспечивается легкое включение (выключение) реверс-редуктора, рукоятка реверса не фиксируется в положениях «вперед», «назад», «нейтрально» (воз-

можно его самопроизвольное включение и выключение), неисправна блокировка запуска двигателя (мотора) при включенном реверсе, где это предусмотрено конструкцией.

#### Неисправности по отличительным огням:

1. отличительные огни не соответствуют требованиям Правилам Плавания на внутренних водных путях РФ (ППВВП) и Международным Правилам предупреждения столкновений судов в море (МППСС) или неисправны.



## ГЛАВА 3

### ОБЯЗАННОСТИ СУДОВОДИТЕЛЕЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ОБЯЗАННОСТИ СУДОВОДИТЕЛЕЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

## 3.1

Судоводители маломерных судов (далее - судоводители) предъявляют для проверки государственному инспектору по маломерным судам следующие документы:

- а) удостоверение на право управления маломерным судном;
- б) судовой билет маломерного судна или его копию, заверенную в установленном порядке;
- в) документ на право пользования судном (при отсутствии на борту собственника судна или судовладельца)

## 3.2

Судоводитель обязан:

- а) выполнять требования настоящих Правил, ППВВП, Международных правил предупреждения столкновения судов в море, принятых Лондонской Конвенцией о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года обязательных постановлений капитанов морских и морских рыбных портов, правил пропуска судов и составов через шлюзы, правил охраны жизни людей на воде и иных правил, обеспечивающих безаварийное плавание судов, безопасность людей на воде и охрану окружающей природной среды;
- б) проверять перед выходом в плавание исправность судна и его механизмов, оснащенность необходимым оборудованием, спасательными средствами и другими предметами снабжения в соответствии с установленными нормами;

- в) перед посадкой лично производить инструктаж пассажиров по правилам поведения на судне, обеспечить их безопасность при посадке, высадке и на период пребывания на судне;
- г) осуществлять плавание в бассейнах (районах), соответствующих установленному классу судна, знать условия плавания, навигационную и гидрометеорологическую обстановку в районе плавания;
- д) прекращать движение судна при обнаружении установленного сигнала об остановке, поданного государственным инспектором по маломерным судам или иным должностным лицом, имеющим на то право, и передавать регистрационные и судоводительские документы для проверки;
- е) оказывать помощь людям, терпящим бедствие на воде, сообщать в территориальный орган или подразделение ГИМС МЧС России обстоятельства аварийного происшествия с судами и несчастных случаев с людьми на водных объектах;
- ж) выполнять требования должностных лиц ГИМС МЧС России, других контрольных и надзорных органов по вопросам, относящимся к безопасности плавания, соблюдению правопорядка, охране жизни людей и окружающей среды на водных объектах;
- з) сообщать в территориальные органы и подразделения ГИМС МЧС России, природоохранные и рыбоохранные органы о случаях загрязнения окружающей среды, выбросах неочищенных сточных вод, массовой гибели рыбы и других биоресурсов;
- и) выполнять установленные требования и правила при пользовании базами (сооружениями) для стоянок маломерных судов.

## ГЛАВА 4

### ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫПУСКА МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ С БАЗ (СООРУЖЕНИЙ) ДЛЯ ИХ СТОЯНОК

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫПУСКА МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ С БАЗ ДЛЯ ИХ СТОЯНОК

## 4.1

На базе (сооружении) для стоянок маломерных судов устанавливается режим, предусматривающий контроль за выходом в плавание и возвращением на базу маломерных судов, их исправностью, наличием у судоводителей обязательных судовых и судоводительских документов, за соблюдением норм пассажироместимости и грузоподъемности, а также оповещением судоводителей о прогнозе погоды.

### Комментарий

Акватория базы – водная поверхность в установленных границах, обеспечивающая в своей судходной части маневрирование и стоянку судов.

Причал – комплекс сооружений, предназначенный для безопасной стоянки и обслуживания судов.

Причальный фронт – участок береговой линии, оборудованный устройствами для швартовки и стоянки судов.

**В зависимости от, установленного проектом, количества базирующихся судов, базы делятся на:**

- базы 1 разряда – обслуживающие 1000 и более судов;
- базы 2 разряда – от 500 до 1000 судов;
- базы 3 разряда – от 100 до 500 судов;
- базы 4 разряда – от 20 до 100 судов;
- базы 5 разряда – менее 20 судов.

Базы (сооружения) для стоянок маломерных судов, как правило, размещаются за пределами первого и второго поясов зоны санитарной охраны источников централизованного хозяйственно-питьевого водоснабжения, вне судового хода, на участках водоемов с небольшой скоростью течения, защищенных от волнового и ветрового воздействия и ледохода. Ме-

ста их размещения устанавливаются органами местного самоуправления по согласованию с территориальной ГИМС, территориальным специально уполномоченным органом управления использования и охраной водного фонда, территориальным специально уполномоченным государственным органом в области охраны окружающей природной среды и государственным органом санитарно-эпидемиологического надзора. Границы баз должны располагаться на расстоянии не менее 200 метров выше или ниже дебаркадеров, пассажирских и грузовых причалов, не менее 500 метров от границ гидротехнических сооружений, не менее 250 метров от рекреационной зоны и не менее 150 метров от линии жилой застройки. Акватория базы и подходы к пирсам (причалам) по ширине и глубинам должны обеспечивать беспрепятственное маневрирование приписанных к данной базе судов с максимальными размерами и осадкой. Территория базы должна быть ограждена (акватория базы ограждается дамбами, понтонами, бонами, плавучими и иными знаками судходной обстановки), содержаться в чистоте и отвечать требованиям государственных органов противопожарного надзора, санитарно-эпидемиологического надзора и охраны природы.

**В общем случае, техническое оснащение и оборудование баз должно обеспечивать:**

- безопасность круглосуточной стоянки и сохранность судов в течение навигации;
- возможность и безопасность посадки и высадки людей, выполнения судоводителями профилактических, погрузо-разгрузочных и иных работ, связанных с эксплуатацией судов.

На территории базы должны быть построены причалы (пирсы), служебные помещения и другие сооружения, обеспечивающие безопасность людей и техническую устойчивость судов при длительной эксплуатации, а также подъездные пути, обеспечивающие подъезд пожарных автомашин к местам забора воды, стоянки судов и объектам на берегу.

На выступающих в сторону судового хода причалах, сооружениях выставляются белые огни, видимые по горизонту на 360° на расстоянии не менее 4–х км. Огни устанавливаются на высоте не менее 2–х м от настила причала через каждые 50 м, но не менее 3–х огней на причал. Огни должны гореть от захода до восхода солнца. Затопляемые в половодье (паводок) защитные сооружения и устройства базы ограждаются соответствующими знаками судходной обстановки на весь период половодья.

На причалах, пирсах, мостках и сходнях необходимо иметь сплошной настил, который рассчитывается и один раз в три года испытывается на максимальную нагрузку в условиях повседневной эксплуатации. Результаты испытаний оформляются актом, подписываемым председателем и членами комиссии ГИМС МЧС РФ с указанием должностей и фамилий.

**Причалы и пирсы, используемые для швартовки судов, должны иметь:**

- площадь, обеспечивающую возможность и безопасность проведения работ, связанных с эксплуатацией судов; трапы, сходни, мостки для сообщения с берегом и между собой, обеспечивающие одновременный проход не менее 2–х человек.
- рационально расставленные (с учетом расположения швартовных устройств на судах) и прочно закрепленные швартовные устройства (битенги, кнехты, рамы, утки) для надежного крепления судов при максимально неблагоприятных для данного района гидрометеословиях и уровне воды;
- привальные рамы, брусья, кранцы и прочие приспособления, исключающие повреждение корпусов судов при швартовке и стоянке; противопожарное и спасательное имущество по норме: огнетушитель, ящик с песком, лопата, спасательный круг (конец Александрова) на каждые 50 м причальной линии, но не менее одного комплекта на причал;

- надежное леерное ограждение высотой не менее 900 мм при расстоянии между стойками не более 1,5 м;
- спасательный леер (по наружному периметру причала, пирса), закрепленный на расстоянии 10–15 см от уровня воды с интервалом между точками крепления не более 1,5 м.

Плавучие причалы, понтоны и т.п. надежно швартуются к берегу или закрепляются на штатных местах с использованием мертвых якорей. Длина причального фронта причалов и пирсов определяется требованиями обеспечения подхода, стоянки и отхода судов, а также рационального выполнения грузовых или пассажирских операций и рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить швартовку носом (кормой) всех приписанных к данной базе судов в случае их постоянного хранения на плаву в период навигации. В общем случае длина причала определяется по формуле:

$$L_{пр} = L_c + d,$$

где  $L_{пр}$  – длина причала;

$L_c$  – габаритная длина расчетного судна;

$d$  – интервалы между корпусами, необходимые для обеспечения безопасности при подходе (отходе).

Расстояние между судами у причала (пирса) базы не должно быть менее 0,5 м для гребных и 1,0 м для моторных и парусных судов. Причалы для скоростных судов и для переправ размещаются крайними. В зависимости от разрядности и местных условий базы оборудуются, имеют постройки, помещения, стенды и обеспечивают имуществом и документацией. Руководство деятельностью баз осуществляют лица, назначенные приказами (распоряжениями) юридических лиц, которым принадлежат базы. Каждое приписанное к базе судно должно иметь место стоянки (хранения) с указанием бортового номера судна.

На каждой базе должна быть разработана и, по согласованию с руководством территориальной ГИМС, утверждена Инструкция по эксплуатации базы, содержанию маломерных судов и организации выпускного режима.

В населенных пунктах, где нет баз для стоянок, суда должны быть надежно примкнуты, а съемные моторы убраны. (О стоянке в штатных местах см. комментарий к п.239, 258 Правил плавания).

## 4.2

При выходе маломерного судна в плавание и при его возвращении на базу в журнале учета выхода (прихода) судов должна быть произведена порядковая запись: бортовой номер судна, фамилия и инициалы судоводителя, время выхода судна, цель и маршрут плавания, пункт назначения, фактическое время возвращения на базу.

### Комментарий

Под базой (сооружением) для стоянок маломерных судов (далее – база) в настоящих Правилах понимается, находящийся в пользовании юридических лиц, комплекс береговых и гидротехнических сооружений, а также других специальных объектов, расположенных на берегу и акватории поверхностного водного объекта или его части (далее – территория базы) и предназначенных для стоянки, обслуживания и хранения маломерных судов и других плавсредств (объектов).

База должна иметь договор водопользования и (или) решение о предоставлении водного объекта либо его участка в пользование, и документ о предоставлении в пользование земельного участка на берегу этого же водного объекта (участка водного объекта), выданные в установленном порядке, а также проектную документацию на строительство, размещение, реконструкцию, ввод в эксплуатацию имеющихся зданий, строений, причалов (пирсов), судоподъемных, судоремонтных и иных сооружений, утвержденную в соответствии с водным законодательством и законодательством о градостроительной деятельности.

Территория базы должна обеспечивать строительство на ней, предусмотренных проектом,

причальных сооружений, служебных помещений, других сооружений, а подъездные пути – подъезд пожарных автомобилей к местам забора воды, стоянке судов и объектам на берегу. На базах вместимостью более 100 единиц маломерных судов должны быть предусмотрены станции заправки моторным топливом этих судов, либо организованы передвижные пункты заправки топливом, с соблюдением требований по охране окружающей среды. На территории базы должны быть оборудованы площадки с контейнерами для бытовых отходов и емкостями для сбора отработанных горючих и смазочных материалов.

Территория базы должна быть ограждена в соответствии с проектной документацией

База должна иметь оборудование по локализации аварийных разливов нефтепродуктов на закрепленной акватории.

Предусмотренные проектом сооружения, обеспечивающие охрану водных объектов от загрязнения, засорения и истощения, должны находиться в исправном состоянии.

На территории базы оборудуются стенды с наглядными материалами по обеспечению безопасности и профилактике травматизма людей на водных объектах (выписки из нормативных правовых актов; расписания действий при пожаре на базе и спасании судов и людей, терпящих бедствие на акватории базы; схемы безопасного движения и маневрирования судов на акватории базы; телефоны подразделений ГИМС МЧС России по области, пожарных, спасателей, скорой медицинской помощи и милиции; приемы оказания помощи судам и людям, терпящим бедствие на воде и др.).

### Техническое оснащение и оборудование баз должно обеспечивать:

- безопасность круглосуточной стоянки маломерных судов и их сохранность;
- экологическую безопасность на территории базы: соблюдение природоохранных требований при осуществлении действий по заправке моторных судов топливом и выполнении судовладельцами профилактических, ремонтных, судоподъемных

и иных работ, связанных с эксплуатацией объектов базы и маломерных судов;

- пожарную безопасность на территории базы;
- безопасность посадки и высадки людей, а также их передвижения по причальным сооружениям;
- информирование судоводителей о гидрометеорологической и навигационной обстановке на водных объектах;
- радиосвязь с приписанными к базе маломерными судами, на которых предусмотрены и установлены радиостанции, а также прием от них сигналов бедствия;
- охрану водных объектов от загрязнения, засорения и истощения; осуществление выпускного режима за маломерными судами при их выходе в плавание, транспортировке (вывозе) за пределы базы и их прибытии;
- постоянную связь со спасательными подразделениями, органами внутренних дел, медицинскими учреждениями, подразделениями ГИМС МЧС России.

Акватория базы и подходы к пирсам (причалам) по ширине подходов и глубинам должны обеспечивать безопасность маневрирования приписанных к данной базе судов с максимальными размерами и осадкой.

## 4.3

Выпуск маломерных судов с базы (сооружения) для их стоянок не производится в случаях:

- а) непредъявления судоводителем удостоверения на право управления маломерным судном, судового билета с отметкой о прохождении ежегодного технического освидетельствования (осмотра);
- б) отсутствия бортового номера или его несоответствия записям в судовом билете;

- в) отсутствия у судоводителя документа на право пользования судном (при отсутствии на борту собственника судна или судовладельца);
- г) обнаружения на судне неисправностей, с которыми запрещено его использование;
- д) отсутствия на судне указанных в судовом билете спасательных, противопожарных и водоотливных средств;
- е) нарушения норм пассажироместимости и грузоподъемности;
- ж) размещения пассажиров (грузов), вызывающего опасный крен или дифферент;
- з) наличия на судне взрывоопасных и огнеопасных грузов, если судно не предназначено (не приспособлено) для перевозки этих грузов или если их перевозка осуществляется совместно с пассажирами;
- и) если прогнозируемая и фактическая гидрометеорообстановка на водоеме опасна для плавания судна данного типа;
- к) нахождения судоводителя в состоянии опьянения.

*ца, его адреса жительства и телефонов, типа судовой радиостанции и радиочастоты.*

*Суда, прибывшие на базу для временного базирования, также заносятся в соответствующий раздел этого журнала, при этом дополнительно указывается пункт основной приписки судна, планируемый и фактический срок убытия.*

*При возвращении судна на базу в журнале фиксируется фактическое время и дата прибытия.*

*В случае самовольного выхода в плавание на маломерном судне, с указанными выше нарушениями, об этом сообщается в ближайшее подразделение ГИМС МЧС России и делается соответствующая запись в журнале учета выхода (прихода) судов.*

#### 4.4

Маломерные суда, прибывшие на базу в исправном или аварийном состоянии, осматриваются с последующей краткой записью о их техническом состоянии в журнале выхода (прихода) судов. Информация об аварийных судах сообщается в территориальный орган или подразделение ГИМС МЧС России.

#### Комментарий

На базе должен быть установлен выпускной режим, предусматривающий контроль за выходом и возвращением из плавания маломерных судов, их транспортировкой за пределы базы, а также за исправным состоянием судов, наличием у судоводителей действительных судовых и судоводительских документов, за соблюдением норм по пассажироместимости и грузоподъемности, установленной скорости движения на акватории базы.

Маломерные суда, которые осуществляют стоянку на базе (приписаны к базе), должны быть внесены в журнал учета приписного флота базы с указанием бортового номера, типа и названия (если имеется) судна, серии и номера судового билета, фамилии, имени, отчества судовладель-

# ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Утверждены приказом Минтранса РФ № 129 от 14.10.2002 г.

## **С КОММЕНТАРИЯМИ**

для судоводителей маломерных судов в районах плавания «ВП/ВВП»

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
2. СРЕДСТВА ИДЕНТИФИКАЦИИ СУДНА
3. ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ
4. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ
5. НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ
6. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ
7. ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ
8. ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ. РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ
9. СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВОДНОГО ПУТИ
10. ДВИЖЕНИЕ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ
11. ПРАВИЛА СТОЯНКИ





## **ГЛАВА 1**

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## 1.1 ОБОСНОВАНИЕ ПРАВИЛ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1

Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации (далее - Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (далее - КВВТ) (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001). Правила действуют на внутренних водных путях открытых, в установленном порядке, для судоходства, за исключением устьевых участков рек с морским режимом.

### Комментарий

Настоящие Правила разработаны и утверждены Министерством транспорта Российской Федерации, на основании статьи 34.3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации,

Правила действуют на внутренних водных путях открытых, в установленном порядке, для судоходства и действуют в пределах границ, установленных для Бассейновых органов государственного управления (БОГУ) на водном транспорте (ВВТ).

За пределами границ, установленных для БОГУ на ВВТ и на реках и водоемах Российской Федерации, где отсутствуют судоходная обстановка и путевая информация, а также за пределами судового хода, движение судов осуществляется при отсутствии запретов для маломерных судов со стороны БОГУ на ВВТ, бассейнового управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, органов местной власти, рыбоохраны и охраны окружающей среды. При движении судов на этих участках также действуют настоящие Правила плавания с учетом местных условий.

Судоходство, рыболовство, сплав леса на пограничных реках и озерах осуществляется и регулируется на основе соглашений Российской Федерации с сопредельными государствами, а при отсутствии соглашений, для соответствующей части вод – на основе правил, устанавливаемых компетентными органами по соглашению с пограничными службами.

Границы участков с морским режимом судоходства в устьевых участках рек устанавливаются особыми соглашениями и обозначаются в навигационных картах и на местности или в постановлениях по портам.

## 1.2 ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2

В целях понимания настоящих Правил применяются следующие термины и определения:

- судно - самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река - море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода (ст. 3 КВВТ);
- самоходное транспортное судно - самоходное судно, осуществляющее перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправлений, буксировку судов и иных плавучих объектов (ст. 3 КВВТ);
- скоростное судно - судно на подводных крыльях или воздушной подушке, скорость движения которого составляет 30 км/ч и более;

### Комментарий

#### 1. Суда подразделяются по способу передвижения

Самоходные – это суда, приводимые в движение механическими установками.

Несамоходные – всевозможные буксируемые, толкаемые и стоечные суда (пантоны, дебаркадеры и т. д.).

#### 2. Суда подразделяются по назначению

Транспортные суда – катера, боты и мотолодки, служащие для перевозки пассажиров и грузов, в том числе прогулочные катера-такси, перевозные, служебные, разъездные и другие суда пассажироместимостью менее, чем 12 человек. Специальные маломерные суда предназначены

для различного рода работ на воде и обычно специально для этого приспособленные. Это промышленные, лесосплавные, экспедиционные, спасательные, учебные суда для обслуживания плавучих баз флота и навигационного плавучего и берегового оборудования.

К скоростным судам относятся суда на подводных крыльях, на воздушной подушке, которые способны двигаться в режиме полного хода со скоростью, относительно воды, 30 км/час и более, кроме водоизмещающих и глиссирующих. При этом полный ход устанавливается при номинальной частоте вращения (обороты) двигателей.

Термин «высокоскоростное судно» означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в акте его освидетельствования

Скоростное судно, идущее в водоизмещающем положении в темное время суток, рассматривается, как нескоростное и обязано во время движения выполнять настоящие Правила, как водоизмещающее судно.

На типы скоростных судов, подпадающих под определение «маломерные суда», распространяются требования настоящих Правил к маломерным судам. Требования к скоростным судам к ним не относятся.

- маломерное судно - самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 кВт (75 л.с.) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, а также иное несамоходное судно (гребная лодка грузоподъемностью

100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов) (примечание ст. 11.7 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях») (КОАП) (собрание законодательства Российской Федерации 2002 г., часть 1, № 1, ст. 1);

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

### Комментарий

Парусное судно – судно, приводимое в движение энергией ветра с помощью парусов. В зависимости от размеров на парусном судне устанавливается от 1 до 7 мачт; Парусное судно различается также парусным вооружением. Важными характеристиками ходовых и маневренных качеств парусного судна являются общая площадь его парусов (называется парусностью) и положение точки приложения равнодействующей сил воздействия ветра (центр парусности). Управляют парусным судном, согласованно действуя рупем и парусами: меняют курс, увеличивают или уменьшают скорость хода, останавливают продвижение парусного судна (судно «ложится в дрейф») [Большая Советская Энциклопедия]

Парусное судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку, считается самоходным потому, что оно может маневрировать, как самоходное судно. Это же судно, идущее только под парусом, будет считаться парусным. Остановка двигателя с целью получения преимуществ парусного судна перед другим судном в момент взаимного маневрирования может считаться нарушением пункта 16 Правил, если эта мера приведет к опасному снижению маневренности судна и возникновению аварийной ситуации.

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

### Комментарий

Паром – плавсредство, используемое для перевозки пассажиров и транспортных средств между двумя берегами водной преграды (реки, озера, пролива и даже моря).

Паромы по своей функции сходны с мостами. Впрочем, некоторые морские паромы курсируют вдоль берега, беря на себя, таким образом, функцию грузопассажирских лайнеров. Хотя путешествие на таком пароме длится дольше, чем на наземном транспорте, однако, для путешественников-автомобилистов большим преимуществом является возможность взять с собой автомобиль. К тому же иногда такие паромы помогают избежать формальностей, связанных с транзитом через территорию третьих стран (например паром Калининград–Санкт-Петербург). В некоторых странах, например, в Нидерландах, эксплуатацию паромов осуществляет служба автомобильных дорог. Паромы через реки часто бесплатны.

В роли паромов часто выступают суда, однако, иногда паромами являются и другие плавсредства, например понтоны. Впрочем, с формальной точки зрения, при таком использовании они сами становятся судами, так как приобретают транспортную функцию.

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

### Комментарий

Плот – конструкция для плавания, из связанных совместно бревен или стеблей камыша, тростника, скрученных в пучки. Древнейшее самоходное плавучее сооружение (плавсредство). Появился вероятно раньше лодки, так как для постройки простейшего плота, не требуют специальных инструментов, а материалы общедоступны. Для переправы через реку строят небольшой плот – салик для переправ. Такой салик для одного – двух человек может состоять всего из двух бревен. Обычно ширина плота относится

к длине как 1 к 2 – 3,5. Средняя скорость плотов при сплаве по рекам составляет 30–50 км в день, а при благоприятных условиях превосходит 100 км. Из бальсового дерева был построен знаменитый плот Кон-Тики, на котором норвежский путешественник Тур Хейердал со своей командой совершил путешествие через Тихий океан к островам Полинезии. В наше время надувной спасательный плот широко используются, как спасательное средство наряду со шлюпками. Применяются для транспортировки леса (бревен) по рекам и водного туризма.

- судно, соединение судов, плотов, буксируемые на тросе самоходными судами (далее буксируемый состав);
- жесткое соединение судов, приводимое в движение толкачом (самоходным судном) (далее толкаемый состав);

### Комментарий к понятиям буксируемый и толкаемый составы

Буксируемые и толкаемые составы могут состоять из одного или нескольких самоходных судов, включая толкач или буксировщик. На стоянке состав может стоять без толкача или буксировщика. Составы в зависимости от рода груза подразделяются на сухогрузные, нефтеналивные и плотовые, движение, которых осуществляется судами, оборудованными устройствами для буксировки или толкания. Количество судов в составе и схема их учалки для конкретных условий плавания определяется сборником схем типовых составов для каждого бассейна.

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

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

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

### Комментарий

Минимальная скорость определяет скорость движения судна при наименьшей частоте вращения движителей, при которых еще достаточно хорошо сохраняется управляемость с учетом воздействия ветра и течения, когда до минимума уменьшается гидродинамическое взаимодействие судов между собой через водную среду и обеспечиваются наиболее благоприятные условия остановки судна, т.е. уменьшается путь торможения и рыскливость.

При неблагоприятных условиях: сильный ветер при большой парусности, течение – наименьшая скорость, при которой судно или состав способны управляться, может равняться среднему или даже полному ходу. При этих условиях и обстоятельствах судно не обладает необходимой минимальной скоростью и поэтому оно должно остановиться или воспользоваться вспомогательным буксировщиком достаточной мощности для обеспечения безопасности движения и маневрирования.

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

### Комментарий

Маломерное, как и любое другое, судно должно всегда следовать с безопасной скоростью, чтобы оно могло своевременно предпринять надлежащие и эффективные действия для обеспечения безопасности плавания при суще-

ствующих условиях и обстоятельствах. Слово «безопасная» в термине «безопасная скорость» следует понимать в относительном смысле. Это значит, что скорость, с которой следует судно, можно считать безопасной, если она выбрана судоводителем применительно к определенным, конкретным обстоятельствам и условиям плавания. При этом выбранная судоводителем скорость должна быть безопасной для своего судна и для других судов, в том числе и стоячных плавучих средств, а также для купающихся и находящихся на плавсредствах людей.

**При выборе безопасной скорости среди других факторов судоводителям необходимо учитывать:**

- наличие и интенсивность движения судов в данном районе;
  - гидрометеорологические условия (ветер, течение, волнение и другие);
  - состояние видимости и наличие фона освещения как от береговых, так и от собственных огней;
- частный случай расхождения, когда хотя бы одно из судов остановилось или уменьшило скорость до минимальной (далее пропуск);
  - часть водного пространства на внутреннем водном пути, пригодная для движения судов, обозначенная на местности и (или) карте (далее судовой ход);
  - визуальная видимость менее 1,0 км (далее ограниченная видимость).

## 1.3 ЮРИДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРАВИЛ

3

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

### Комментарий

Все лица, связанные с судоходством на внутренних водных путях Российской Федерации, должны неукоснительно выполнять требования настоящих Правил, равно как и других регламентирующих документов.

Непосредственно выполнение требований настоящих Правил обеспечивают руководители предприятий, ответственные за безопасность плавания, руководители движения судов, специалисты, связанные с судовождением, частные предприниматели и физические лица и, безусловно, члены экипажа, связанные с управлением судном и судовождением, и судоводители маломерных, спортивных и прогулочных судов.

Требования настоящих Правил должны выполняться и работниками бассейновых органов государственного управления на внутреннем водном транспорте (БОГУ на ВВТ) в части организации движения судов (диспетчерское руководство) и содержания знаков навигационного оборудования судовых ходов и гидротехнических сооружений.

4

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

### Комментарий

В дополнение к правилам государственные речные судоходные инспекции бассейнов с учетом местных условий издадут документ, определяющий особенности движения и стоянки судов в бассейне. В нем определяется порядок движения на отдельных участках, ограничивается скорость движения, указываются условия прохода под мостами, особенности стоянки судов и т.д. Указанные особенности распространяются также и на маломерные суда. Требования указанных особенностей не должны противоречить требованиям настоящих Правил. Несоблюдение их будет рассматриваться как нарушение Правил.

5

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

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

## Комментарий

Государственная регистрация самоходных судов с главными двигателями мощностью не менее 55 кВт и несамоходных судов вместимостью не менее 80 регистровых тонн (п.2 Правил), а также любых пассажирских и нефтеналивных судов в Государственном судовом реестре осуществляется Государственными речными судходными инспекциями бассейнов. Порядок государственной регистрации судов определен Приказом Минтранса РФ № 144 от 26.09.2001 г. «Правилами государственной регистрации судов».

## 6

Надзор за соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов осуществляется органами Государственной речной судходной инспекции Российской Федерации (ГРСИ).

## Комментарий

Надзор за выполнением Правил плавания возложен на Государственную речную судходную инспекцию РФ (ГРСИ) с входящими в ее состав государственными речными судходными инспекциями бассейнов, на основании статьи 36 Кодекса внутреннего водного транспорта.

В отношении маломерных судов надзор за выполнением Правил плавания возложен на органы Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) по субъектам Российской Федерации.

## 7

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

## Комментарий

Положение о диспетчерском регулировании движения судов по внутренним водным путям Российской Федерации устанавливает порядок регулирования движения судов в целях обеспечения безопасности судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации.

Диспетчерское регулирование движения судов обеспечивается диспетчерскими службами государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства (далее - ГБУВПиС), федерального государственного унитарного предприятия «Канал имени Москвы» (далее - ФГУП «КиМ») в необходимом для судовладельцев объеме и осуществляется в соответствии с настоящим Положением и на основании договоров, заключаемых между ГБУВПиС (ФГУП «КиМ») и судовладельцами.

(Положение о диспетчерском регулировании движения судов по внутренним водным путям Российской Федерации (утв. приказом Минтранса РФ от 24 апреля 2002 г. N 55)

Маломерные суда диспетчерскому регулированию не подлежат. Они выполняют распоряжения диспетчеров шлюзов при шлюзовании. Однако, распоряжения диспетчера порта в его акватории должны выполняться и маломерным судном, например, распоряжение по месту стоянки.

## 8

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

## Комментарий

1. «Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации» утверждены приказом Минтранса РФ № 129 от 14.10.2002 г.

2. «Об особенностях движения и стоянки судов по внутренним водным путям Волжского бассейна» Приказ 05 июня 2006 № 16-ВБГН Волжское бассейновое управление государственного надзора на внутреннем водном транспорте

## 9

Каждое судно (кроме эксплуатирующегося без экипажа) должно управляться лицом, имеющим необходимую квалификацию, имеваемым в дальнейшем судоводителем:

- когда в состав входит одно самоходное судно, судоводителем состава является судоводитель самоходного судна;
- когда в голове буксируемого состава идут два или несколько судов в кильватере, судоводителем, возглавляющим проводку состава, является судоводитель первого судна. Однако если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем, возглавляющим проводку состава, является судоводитель второго судна;
- при осуществлении совместной буксировки и толкании несколькими судами судоводителем состава является судоводитель буксировщика (толкача) с наиболее мощными двигателями;
- при осуществлении совместной буксировки буксировщиками, ошвартованными бортами, у буксировщика с более мощными двигателями должен быть свободен левый борт. Для сохранения принципа правостороннего движения, он же является судоводителем состава и при одинаковой мощности буксировщиков (см. пункт 132 Правил).
- при оказании помощи судну (составу), использующему свои машины, в маневрировании или при прохождении затруднительных участков (заходе в шлюз, подходе к причалу и т.п.) судоводителем является

судоводитель судна, которому оказывается помощь – при необходимости совместного плавания двух и более судов и (или) составов в составе каравана взаимоотношения между судоводителями определяются судовладельцем.

## 10

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

## Комментарий

Административная ответственность судоводителей маломерных судов предусмотрена положениями Кодекса РФ об административных правонарушениях (№ 195-ФЗ). КоАП РФ был принят 30 декабря 2001 г. Сегодня действует в редакции от 23.12.2003 г.

Прежде всего КоАП РФ предусматривает принцип равенства перед законом. Это означает, что все лица, совершившие административные правонарушения, равны перед законом. Физические лица подлежат административной ответственности независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств.

Второй важный принцип – это презумпция невиновности. Отсюда вытекает, что лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина. Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном КоАП,

и установлена вступившим в законную силу постановлением судьи, органа, должностного лица, рассмотревших дело.

Лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность.

Неустрашимые сомнения в виновности лица, привлекаемого к административной ответственности, толкуются в пользу этого лица.

Административной ответственности подлежит лицо, достигшее, к моменту совершения административного правонарушения, возраста шестнадцати лет.

### Виды административных наказаний

За совершение административных правонарушений могут устанавливаться и применяться следующие административные наказания:

1. предупреждение;
2. административный штраф;
3. возмездное изъятие орудия совершения или предмета административного правонарушения;
4. конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;
5. лишение специального права, предоставленного физическому лицу;
6. административный арест;
7. административное выдворение за пределы РФ иностранного гражданина или лица без гражданства;
8. дисквалификация.

В соответствии с Законом РФ «О МРОТ» от 19 июня 2000 года (N 82-ФЗ) в редакции от 01.10.2003 (N 127-ФЗ) с 01 с 1 октября 2003г. МРОТ установлен в сумме 600 рублей в месяц. Вместе с тем следует иметь в виду, что согласно ст.3 указанного Закона установленный МРОТ применяется исключительно для регулирования оплаты труда, а также для определения размеров пособий по временной нетрудоспособности.

Согласно же ст. 5 исчисление налогов, сборов, штрафов и иных платежей, осуществляемое в соответствии с законодательством РФ в зависимости от минимального размера оплаты труда, производится с 1 января 2001 года исходя из базовой суммы, равной 100 рублям

## 11

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

- капитаном судна должен быть гражданин Российской Федерации (ст. 30 КВВТ);
- на капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, поддержанию порядка на судне, защите водной среды, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу;
- капитан судна обязан, если он может сделать это без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем лиц, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде.
- капитан каждого из столкнувшихся судов обязан оказать помощь другому участвовавшему в этом столкновении судну, его пассажирам и членам экипажа. Капитаны столкнувшихся судов обязаны сообщить друг другу названия своих судов.

## Комментарий

Судоводитель маломерного судна по требованию данного пункта обязан оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде, если ее оказание не сопряжено с реальной опасностью для своего судна и находящихся на нем членов экипажа и пассажиров.

При столкновении капитаны судов и судоводители маломерных судов обязаны оказать помощь соответственно судам и людям, которым она необходима.

### Статья 270 Уголовного Кодекса РФ.

Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие.

Неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров – наказывается штрафом в размере от двухсот до пятисот минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до пяти месяцев, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

### Комментарий к статье 270 УК РФ

1. Объект данного преступления – безопасность людей, в силу каких-либо причин оказавшихся в море или на другом водном пути (река, озеро) и терпящих бедствие.

Нормативные документы, действующие на флоте, содержат требования капитанам судов об оказании ими помощи людям, терпящим бедствие. В соответствии со ст. 53 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.99 N 81-ФЗ (СЗ РФ. 1999. N 18. Ст. 2207), капитан обязан, поскольку он может это сделать без опасности для своего судна, экипажа и пассажиров:

1. оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель;

2. следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, и если на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать.

За неисполнение, указанных в настоящей статье, обязанностей капитан несет, установленную законом, ответственность.

Таким образом, объективная сторона рассматриваемого преступления состоит в принятии капитаном судна мер, которые он обязан был совершить по спасению людей, терпящих бедствие на море и иных водных путях. Терпящими бедствие следует понимать людей, оказавшихся в воде, на борту тонущего судна, на плоту или в лодке, жизнь которых находится в опасности либо они сами просят о помощи.

Неоказание помощи является оконченным преступлением независимо от того, наступили ли такие последствия, как гибель людей.

Субъективная сторона преступления характеризуется умышленной формой вины, поскольку лицо осознает необходимость оказания помощи людям, терпящим бедствие на море или ином водном пути, и возможность ее оказания без опасности для своего судна, экипажа и пассажиров, однако не оказывает такой помощи.

Субъектом преступления является капитан судна или лицо, его заменяющее в момент, когда требуется оказание помощи людям, терпящим бедствие.

## 12

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

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

## Комментарий

Устав службы на судах внутреннего водного транспорта определяет основные положения организации службы, права и обязанности членов экипажей судов.

Действие Устава распространяется на все экипажи судов внутреннего водного транспорта, находящиеся эксплуатации, независимо от формы собственности и организационно-правовой формы судовладельца.

В Уставе подробно изложены следующие разделы: общие положения, государственный флаг и вымпелы, экипаж судна, капитан, общесудовая служба, судомеханическая служба, служба обслуживающая пассажиров и экипаж, служба на судах технического флота, служба на несамостоятельных судах, вахтенная служба, организация обеспечения живучести судна, повседневная служба и распорядок жизни экипажа.

13

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

14

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

## Комментарий

Положение о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов распространяется на самоходные транспортные суда внутреннего и смешанного (река – море) плавания, зарегистрированные на территории Российской Федерации и получившие свидетельство о пра-

ве плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

Минимальный состав экипажа самоходного транспортного судна определяет численность экипажа, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен для обеспечения безопасной эксплуатации судна, выполнения требований режима рабочего времени и времени отдыха на борту судна.

При численности экипажа менее установленного нормативом минимального состава эксплуатация судна не допускается.

В минимальный состав не входят работники, обслуживающие пассажиров, командный состав и судовую команду.

Свидетельство о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов выдается Государственными речными судоходными инспекциями (ГРСИ) бассейнов – на суда внутреннего плавания.

Численный состав экипажей судов должен быть таким, чтобы иметь время для полноценного отдыха

(Положение о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов Приказ Минтранса №138 от 2002г.)

## 1.4 ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ОПАСНЫХ СИТУАЦИЙ

15

Судоводители должны принимать все меры предосторожности с целью предотвращения:

- опасности для человеческой жизни;
- повреждения судов, плотов, плавучих и гидротехнических сооружений, знаков навигационного оборудования судового хода;
- создания препятствий для судоходства;
- загрязнения водной среды.

16

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

## Комментарий

Действия, направленные на предотвращение непосредственно угрожаемой опасности, должны выполняться в любых условиях и во всех случаях при движении судов по внутренним водным путям, когда настоящие Правила не могут дать какого-либо конкретного предписания на то или иное действие судоводителя, так как сочетание причин, условий и обстоятельств могут быть самыми разнообразными (отказ технического устройства, внезапное появление судна или плавсредства впереди по курсу, шквал с сильным дождем и т.д.). Меры, продиктованные условиями и обстоятельствами, могут быть в виде отступления от приоритета, предусмотренного Правилами, например, при пересечении курса судна, идущего по основному судовому ходу, другим судном в опасной близости.

В случае неясности или угрозы столкновения рекомендуется применение следующих мер: снижение скорости вплоть до минимальной, подача звуковых и зрительных сигналов (отмашки), отвороты вправо или влево по ходу. Отворот влево допускается, если судоводитель убедится, что встречное судно, в силу каких либо причин, не способно повернуть вправо по ходу. При невозможности отворотов возможно применение экстренного торможения, т.е. дается ход «полный назад». При явной неэффективности принимаемых мер не исключается и такая мера, как преднамеренная посадка судна на мель. Если, несмотря на все принятые меры, столкновение неизбежно, то принимаются меры к уменьшению его последствия путем вывода из-под удара наиболее уязвимых частей судна, уменьшения угла столкновения и т.п.

В некоторых случаях эффективной мерой может быть быстрое увеличение скорости для уклонения от удара другого судна, удара о препятствие, избежание посадки на мель, расклатки в яр и т.п.

При угрозе столкновения требования данного пункта Правил должны выполнять оба судна с учетом обстоятельств и независимо от того, кто первым допустил нарушение или не допускал нарушений.

При угрозе затопления рекомендуется поставить судно на грунт к берегу или на отмель.

Здесь же речь идет о практике судовождения. Практика судовождения считается хорошей, если она признана и отражена в наставлениях, инструкциях, положениях, рекомендациях, технических журналах, учебниках и других изданиях, которые проверяются или рецензируются компетентными в судовождении органами.

Хорошая практика судовождения сочетает в себе положительный опыт, а также неукоснительное выполнение Правил, учет особенностей района и условий плавания, маневренных качеств своего и, по возможности, встречных

судов, погоды, времени суток, интенсивности движения, видимости и т.п.

17

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

### Комментарий

Анализ аварийных случаев, раскрывает неприятную картину с точки зрения безопасности плавания.

Число столкновений по сравнению с предыдущими годами увеличилось примерно в два раза, и в большинстве случаев основной их причиной явилась низкая компетентность судоводителей в понимании принципов, связанных с физическим смыслом процессов сближения и расхождения судов. Основой этих процессов является физический закон относительного движения, описывающий поведение движущихся судов (объектов) относительно друг друга. Именно это недопонимание вызывает искаженный взгляд на развивающуюся ситуацию, неверную ее оценку и вытекающие из этого ошибки в маневрировании при расхождении судов.

Первый стереотип – оценка ситуации по дистанции до судна. В этом случае судоводитель интересуется только дистанцией до судна, а не временем сближения с ним. Причем, это происходит в динамическом процессе, где характер сближения во многом зависит от относительной скорости и, естественно, от оставшегося времени до опасного сближения судов. Именно такой неверный подход к оценке ситуации приводит к необоснованной потере времени и в результате – к чрезмерному сближению. Судоводитель непроизвольно попадает в ситуацию неопределенности, когда из-за недостатка времени не-

возможно предвидеть дальнейшее развитие событий, выбрать необходимый вид маневра и своевременно разойтись со встречным судном. Такой подход к оценке ситуации сближения особенно опасен при плавании в ограниченную видимость, когда неопределенность может возникнуть из-за отсутствия времени для получения полноценной радиолокационной информации, низкого ее качества или большого интервала в ее поступлении. Разобранный стереотип оценки ситуации относится именно к созерцательному типу наблюдения. Конечно, такой подход к наблюдению не всегда заканчивается столкновением судов, но от неосознанной потери времени искусственно создаются проблемы в дальнейшем развитии ситуации сближения.

Второй стереотип – оценка ситуации сближения судов на пересекающихся курсах с ориентировкой на ракурс наблюдаемого судна. Суть отрицательного действия этого стереотипа заключается в следующем. Судоводитель фиксирует по ракурсу направление следования наблюдаемого судна и делает оценку ситуации на основе истинного движения. Если наблюдается левый борт, то делается вывод о том, что судно идет влево, если правый – вправо. В действительности такая оценка приводит к полному искажению информации о перемещении судов относительно друг друга. Элементы относительного движения и их сближения полностью игнорируются. Такой подход к оценке ситуации в дальнейшем может вызвать неверное решение о маневрировании для расхождения судов. Например, суда сближаются под острым углом на пересекающихся курсах. Судоводитель принимает решение пропустить наблюдаемое судно вперед, уменьшить скорость, руководствуясь следующим умозаключением: если уменьшить скорость своего судна, наблюдаемое судно уйдет вперед.

## 1.5 ТРЕБОВАНИЯ К ГАБАРИТАМ СУДОВ, СОСТАВОВ И ИХ ЗАГРУЗКИ

18

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

Габариты судов и составов должны быть меньше соответствующих габаритов судового хода, шлюзов и мостов на величину запасов.

### Приложение к п.18 настоящих правил плавания

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

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

Примечания:

1. Значение запасов показывает разницу между глубиной на конкретном участке и наибольшей осадкой судна на стоянке.
2. При прохождении, лимитирующих по глубине, участков судоводители должны учитывать явления просадки и принимать меры для ее уменьшения путем снижения скорости судна или путем уменьшения загрузки.
3. При плавании в бассейнах разрядов «М» (море) и «О» (озеро) суда должны иметь дополнительный запас воды под днищем не менее 1/3 высоты волны согласно прогнозу.

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

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

Минимальные запасы по ширине между бортом судна и стенкой шлюза

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

Минимальные запасы по высоте в мостах

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

Примечания:

Минимальные запасы по высоте в мостах указаны без учета волнения.

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

### Комментарий

Загрузка или крен судна не должны создавать непросматриваемую зону впереди судна протяженностью более 350 м. Если во время плавания позади судна возникает непросматриваемая зона, то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования.

Прямая видимость должна быть на 350 метра впереди судна. Допускается ограничение видимости сзади судна и при прохождении под мостами и через шлюзы загрузка не должна нарушать остойчивость судна и мешать видимости из рулевой рубки.

Загрузка не должна ограничивать прямой или косвенный обзор для находящегося на ходу судна или состава более, чем на 350 м

Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это разрешено компетентными органами. На борту высокоскоростных судов не может находиться больше человек, чем имеется сидений.

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

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

### Комментарий

Маломерные суда обычно не классифицируются как пассажирские, однако, для каждого судна в судовом билете или свидетельстве установлено предельно допустимое количество человек, которое может находиться на судне. Указанное ограничение должно действовать, как во время движения, так и во время стоянки судна. При этом должно учитываться количество груза, находящегося на судне. Расчетный средний вес человека без багажа принимается 75 кг.

Наличие на борту большего, чем установлено документами, количества людей, может привести к уменьшению высоты надводного борта, недопустимому крену и опасному нарушению остойчивости, особенно у судов небольшого водоизмещения. Для таких судов опасно скопление людей на одном борту. При возникновении внештатных и опасных ситуаций могут возникнуть затруднения по спасению пассажиров и нехватка спасательных средств.

Особое внимание следует обращать на поведение людей в лодке. При посадке одновременно перемещаться по лодке может только один человек, т.к. при передвижении синхронно балансировать для сохранения равновесия несколько человек не могут.

Во время движения лодки все люди, включая детей, должны сидеть на местах, предусмотренных для сидения. Перемещение человека может быть только с разрешения судоводителя лодки, который отвечает за безопасность плавания. При этом судоводитель в зависимости от обстоятельств должен принимать меры безопасности – сбавить скорость или остановиться у берега.

## 1.6 ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОСТА УПРАВЛЕНИЯ СУДНОМ. НАБЛЮДЕНИЕ.

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

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

### Комментарий

Наблюдение за окружающей обстановкой ведется на судне в различных частях частотного спектра:

- в видимой части спектра – визуальное или зрительное наблюдение;
- в звуковом частотном диапазоне – слуховое наблюдение;
- в диапазоне сантиметровых волн – радиолокационное наблюдение;
- в диапазоне УКВ, КВ и СВ радиоволн – наблюдение на частотах ЦИВ и радиотелефонии;
- в диапазоне ультразвука – гидроакустическое наблюдение.

Чтобы наблюдение обеспечивало эффективное достижение стоящих перед ним целей, оно должно отвечать ряду, выработанных практикой, принципов.

*Непрерывность наблюдения.* Этот принцип заключается в том, что наблюдение должно осуществляться постоянно: днем и ночью, при хорошей и ограниченной видимости, вблизи навигационных опасностей и при предполагаемом их отсутствии.

*Всеохватность наблюдения.* Наблюдение должно пространственно охватывать всю доступную ему область. При визуальном наблюдении должен просматриваться весь горизонт, а не только пространство впереди судна (поэтому термин «впередсмотрящий» неточно определяет функции соответствующего наблюдателя).

Принцип комплексности требует, чтобы для наблюдения использовались все наличные способы и технические средства, диктуемые условиями и обстоятельствами плавания. Так, предупреждение столкновений судов базируется на совместном и одновременном использовании информации, полученной в ходе визуального и слухового наблюдения, радиолокационного наблюдения, а также из наблюдений за переговорами по радиотелефону.

В соответствии с принципом достоверности наблюдений, обнаруженные объекты и явления должны быть правильно и точно опознаны. Для правильного опознавания необходимо принимать во внимание всю совокупность наблюдаемых признаков, не ограничиваясь какими-то одними, отдельно взятыми признаками. Так, для опознавания средства навигационного оборудования по наблюдению его огня в ночное время следует учитывать не только цвет и характер огня, но и определить с помощью секундомера его период.

Диапазон чувствительности определяется интервалом от минимальной до максимальной адекватно ощутимой величины сигнала. Нижний абсолютный порог чувствительности представ-

ляет собой величину раздражителя, при интенсивности сигнала ниже, которой он не ощущается человеком; верхний абсолютный порог чувствительности – величина раздражителя, увеличение интенсивности сверх, которой вызывает болевое ощущение (спящая яркость, сверхгромкий звук).

Адаптивность анализатора заключается в его способности самонастраиваться на восприятие сигналов определенной интенсивности в зависимости от условий наблюдения (переход от светового к темновому зрению, от восприятия громких звуков к звукам еле слышимым и т.п.).

Качество наблюдения определяется вниманием как характеристикой психической деятельности, выражающейся в сосредоточенности и направленности сознания на определенный объект.

Устойчивость внимания – это способность удерживать объект наблюдения в поле сознания в течение необходимого срока. Такой временной интервал может составлять десятки минут и целые часы.

## 1.7 СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

24

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

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

### Комментарий

На маломерном судне должны находиться:

1. судовой билет (или его копия);
2. технический талон;
3. удостоверение на право управления маломерным судном.

При получении маломерным судном оценки «годное» судовладельцу выдается технический талон, а в судовом билете делается отметка о техническом освидетельствовании. Техническое освидетельствование маломерного судна проводится ежегодно.

(Приказ № 501 от 29 июня 2005г. «Об утверждении правил технического надзора за маломерными судами, поднадзорных государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, базами (сооружениями) для их стоянок, пляжами и другими местами массового отдыха на водоемах, переправами и наплавными мостами)

Судовой билет хранится у судовладельца. На судне может находиться копия судового билета, заверенная в установленном порядке (нотариально или заверенная государственным инспектором ГИМС)

(п.15. Приказ МЧС РФ № 500 РФ от 29 июня 2005 г. «Об утверждении правил государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий»)

25

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

На судах смешанного (река-море) плавания в дополнение к перечисленным документам должны находиться документы в соответствии с перечнем, установленным Федеральным законом от 30.04.99 г. Номер 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999 г., Номер 18, ст. 2207), при этом одинаковые документы из обоих перечней могут храниться на судне в единственном экземпляре.

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

### Комментарий

Документы предъявляются судоводителем по требованию должностных лиц Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России

(Приказ № 501 от 29 июня 2005г. «Об утверждении правил технического надзора за маломерными судами, поднадзорных государственной инспекции по маломерным судам министерства российской федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, базами (сооружениями) для их стоянок, пляжами и другими местами массового отдыха на водоемах, переправами и наплавными мостами)

Наличие на судне свидетельства о праве собственности на судно, свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации, свидетельства о годности судна к плаванию обязательно в подлиннике на несамостоятельных судах, эксплуатируемых без экипажа.

Указанные свидетельства должны храниться у судовладельца несамостоятельного судна; на лодке (буксире) допускается иметь копию этих судовых документов, заверенных в установленном порядке.

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

### Комментарий

Государственные инспекторы по маломерным судам имеют право:

Использовать в предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях для доставки в лечебные учреждения граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, и транспортировки поврежденных при авариях маломерных судов суда и транспортные средства юридических и физических лиц, кроме судов и транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представителям иностранных государств и международным организациям.

В указанных случаях, по требованию судоводителей, привлеченных маломерных судов, государственный инспектор по маломерным судам выдает справку или делает запись в путевом листе (с указанием цели, продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей должности, подразделения, фамилии и номера служебного удостоверения).

(п.6 Приказ МЧС РФ № 499 от 29 июня 2005 г. «Об утверждении Порядка пользования должностными лицами Государственной инспекции по маломерным судам правами, предусмотренными Положением о Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий»).

## 1.8 ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ЗАСОРЕНИЯ СУДОВОГО ХОДА

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

### Комментарий

При обнаружении или случайном затоплении крупного предмета, представляющего явную опасность для судоходства, следует немедленно поставить в известность подразделение водных путей или судно, обслуживающее данный район пути.

Когда судну встречается препятствие, представляющее опасность для судоходства, капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ - район внутренних водных путей или район гидросооружений, а также находящиеся в этом районе суда для принятия необходимых мер.

## 1.9 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОХРАННОСТИ НАВИГАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

32

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

### Комментарий

Навигационный знак (seamark) – навигационный ориентир, устанавливаемый на берегу, на островах или на мелководье. Различают: светящиеся и несветящиеся навигационные знаки, односторонние и створные навигационные знаки.

Внутренние водные пути и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения находятся в федеральной собственности и используются в целях судоходства любыми юридическими и физическими лицами (п. 1 ст. 7 КВВТ). К гидротехническим сооружениям относятся также причал (см. п. 2 комментария к ст. 11.7). Перечень внутренних водных путей утверждается Правительством РФ.

Категория средств навигационного оборудования и сроки их работы, гарантированные габариты судовых ходов, а также сроки работы судоходных гидротехнических сооружений устанавливаются Минтрансом России и публикуются в сборнике правил и тарифов внутреннего водного транспорта в установленном им порядке.

В соответствии с Федеральным законом от 21 июля 1997 г. N 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» под гидротехническими сооружениями понимаются сооружения, предназначенные для использования водных ресурсов и предотвращения вредного воздействия вод и жидких отходов.

При уничтожении объектов, указанных в ч. 2 комментируемой статьи, утрачивается возможность их использования по прямому предназ-

чению. В случае повреждения указанных объектов их последующее применение возможно при восполнении причиненного вреда

Любое судно, ставшее на якорь вблизи плавучего навигационного знака может ухудшить его видимость и создать трудности для ориентировки судоводителей проходящих судов, а в случае швартовки к знаку может сместить его со штатного места с серьезными последствиями для безопасности движения.

Уничтожение или повреждение сооружений и устройств связи и сигнализации на судах морского транспорта, внутреннего водного транспорта, плавучих и береговых средств навигационного оборудования или технических средств и знаков судоходной и навигационной обстановки, средств связи и сигнализации, а равно повреждение портовых и гидротехнических сооружений, срыв или установка без надлежащего разрешения (согласования) знаков, сооружений, источников звуковых и световых сигналов, создающих помехи в опознании навигационных знаков и сигналов – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пятистот до одной тысячи рублей; на должностных лиц – от одной тысячи до двух тысяч рублей.

(Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ) от 30.12.2001 N 195-ФЗ Статья 11.6. Действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте, п.2)

33

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

### Комментарий

Сбитый или смещенный со штатного места плавучий навигационный знак или поврежденный огонь на знаке может дезориентировать судоводителя идущего следом судна, и привести к транспортному происшествию. В случае скрытия или несвоевременного оповещения факта смещения или повреждения знаков навигационного оборудования судовых ходов, если в результате произошло транспортное происшествие, судоводитель может быть привлечен к ответственности. Поэтому необходимо для скорейшего принятия мер оповестить ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ.

34

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

### Комментарий

С целью обеспечения контроля за безопасностью судоходства при подходе к границам ГБУВГиС (диспетчерское регулирование движения судов обеспечивается диспетчерскими службами государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства (ГБУВГиС), и к пунктам местонахождения диспетчерских, которые оказывают услуги судовладельцам по регулированию движения и стоянки судов, капитан (вахтенный начальник) судна передает диспетчеру ГБУВГиС следующую информацию: о названии и классе судна, судовладельце, арендаторе, габаритах и техническом состоянии судна, максимальной осадке, а также о пунктах отправления и назначения, роде и количестве груза, количестве пассажиров; о дате и времени выхода судна в рейс из пункта отправления; о предполагаемом времени прибытия в пункт назначения; о вынужденной или намеренной остановке в пути и ее окончании, повреждении знаков

навигационного ограждения, транспортном происшествии, загрязнении водной среды; о неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановке на судне.

(«Положение о диспетчерском регулировании движения судов по внутренним водным путям РФ» Приказ Минтранса России от 24 апреля 2002 года N 55, 3 глава п.11. Взаимодействие капитана судна с диспетчерскими службами )

## 1.10 ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОДОЕМОВ

35

Запрещается сбрасывать с судов в водоемы какие-либо предметы и вещества. В частности, запрещается сливать или осуществлять сброс с судов в водоемы нефтяных отходов в любой форме или смесей таких отходов с водой.

### Комментарий

В территориальных водах РФ разрешается сброс необработанных хозяйственно – фекальных сточных вод, только для судов с числом людей на борту не более 6 чел. Для остальных судов сброс таких вод запрещается. Запрещается любой сброс нефти или нефтесодержащей смеси за борт. Запрещается сброс: всех видов пластмасс, включая синтетические троссы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора; всякого прочего мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки, сепарационные, общивочные и упаковочные материалы

(Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протокол 1978 г., часть V. Предотвращение загрязнения хозяйственно-фекальными сточными водами, часть VI Предотвращения загрязнения мусором)

36

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

## 1.11 МЕРЫ ПО ЛИКВИДАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

37

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

### Комментарий

Виды транспортных происшествий:

- соприкосновение между собой судов составов, находящихся на ходу (столкновение);
- соприкосновение судна с другим стоящим у берега, причала или на якорю судном, берегом, гидротехническим сооружением, навигационным препятствием, подводным предметом, отдельным каменным образованием,
- грунтом и др. (удар);
- затопление судов;
- посадка на мель;
- повреждение гидротехнических сооружений.

(Приказ Минтранса РФ Номер 221 от 29 декабря 2003г. «Об утверждении положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях РФ»)

38

Каждый капитан, находящийся поблизости от аварийного судна, если имеется опасность для людей, создается угроза для безопасности судоходства или закрытия судового хода, обязан,

насколько это совместимо с безопасностью его судна, оказать немедленно ему помощь.

### Комментарий

Неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров, наказывается штрафом в размере до двухсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

(УК РФ Статья 270. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие)

1. Согласно диспозиции комментируемой статьи объектом данного преступления является безопасность людей, находящихся на море или ином водном пути. Обязанность капитана судна, получившего сигнал бедствия, оказать помощь людям установлена в ст. 30 КВВТ. При этом согласно его положениям спасательные операции должны осуществляться с должной заботой.
2. Единственным основанием исключения ответственности капитана за неоказание такой помощи людям может быть серьезная опасность для своего судна и находящихся на нем членов экипажа и пассажиров при осуществлении спасательных работ.

(Комментарий к статье 270 УК РФ)

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

### Комментарий

О случаях транспортного происшествия с судами, плотовыми составами, повреждениях гидротехнических сооружений на внутренних водных путях капитан, командир дноуглубительного или дноочистительного снаряда или другое должностное лицо обязаны известить в кратчайший срок ближайшее подразделение бассейнового органа государственного управления на внутреннем водном транспорте (далее – БОГУ на ВВТ) и ГРСИ бассейна, судовладельца, а также диспетчера ближайшего порта и принять все возможные меры для ликвидации последствий транспортного происшествия.

Примерный перечень сведений, передаваемых судовладельцем в ГРСИ и диспетчерскому аппарату БОГУ по транспортному происшествию:

1. Дата, местное время, название транспортного объекта, принадлежность.
2. Место происшествия, километр на навигационной карте, ближайший населенный пункт, порт (пристань), гидротехническое сооружение и т.п.
3. Откуда и куда следует транспортный объект, в грузе или балласте, род груза и его количество, число пассажиров, сведения о судах состава, его общие размеры и осадка.
4. Гидрометеорологические условия, направление и сила ветра, волнение, видимость.
5. Наличие навигационных знаков на штатных местах и их исправность.

6. Сведения о вахтенных ходовой рубки и машинного отделения (фамилия, имя, отчество, должность, наличие диплома).

7. Краткие сведения о другом объекте транспортного происшествия.

8. Сведения о происшедшем (вид транспортного происшествия, наличие и характер повреждений, жертвы и телесные повреждения, загрязнение окружающей среды).

9. Другие сведения, позволяющие оценить транспортное происшествие и принять решение о необходимости привлечения технических средств для оказания помощи и ликвидации последствий.

Судовладельцы и владельцы гидротехнических сооружений в случае транспортного происшествия должны:

- сообщить в линейный отдел ГРСИ бассейна, в границах которой оно совершено, а об аварии дополнительно сообщить в прокуратуру;
- указать в информации время и место, причины и обстоятельства транспортного происшествия, характер полученных повреждений и принятые меры по ликвидации его последствий;
- установить капитану (командиру) судна конкретное время предоставления последующей информации;
- выезжать при необходимости на место для руководства работами по ликвидации последствий транспортного происшествия.

(Приказ Минтранса РФ № 221 от 29 декабря 2003г. «Об утверждении положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях РФ»)

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

- выставить сигналы в соответствии с пунктом 88 настоящих Правил;
- предупреждать по радиотелефонной связи или иным способом приближающиеся суда с тем, чтобы они могли принять необходимые меры для безопасного прохода около аварийного судна или плота.

### Комментарий

На судне, стоящем на мели, должны нести установленные для него стояночные огни, кроме того, на уровне плавучего знака:

- со стороны или сторон, с которых судовой ход свободен, – белый круговой огонь на части судна, выступающей в судовой ход;
- со стороны, с которой проход невозможен – три красных круговых огня, днем – три черных шара, расположенные по вертикали на видном месте.

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

(«Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации» утверждены приказом Минтранса РФ №129 от 14.10.2002 г. ст.88–89)

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

Сведения включаемые в акт транспортного происшествия:

1. Дата, сведения о составителях (должность, фамилия, имя, отчество, а для свидетелей – место жительства каждого).
2. Основные данные о транспортных объектах и гидротехнических сооружениях (название, тип, мощность, грузоподъемность, габариты, род груза и др.).
3. Сведения о вахтенных начальниках – участниках транспортного происшествия (должность, возраст, специальное образование, общий стаж работы на речном транспорте, в командных должностях и занимаемой должности, рабочий диплом или свидетельство, дата их получения и кем выданы).
4. Гидрологическая характеристика участка, на котором произошло транспортное происшествие, состояние погоды, видимость, габариты судового хода и их соответствие объявленному, наличие навигационных знаков на штатных местах и их соответствие нормативным требованиям и др.
5. Оценка действий причастных лиц перед транспортным происшествием и обстоятельство, имеющих отношение к нему.
6. Обстоятельства транспортного происшествия (подробное описание происшествия с указанием последовательности всех маневров, скорости хода, распоряжений, команд, сигналов и т.д.).
7. Последующие действия экипажа, включая действия по ликвидации последствий транспортного происшествия, спасанию людей и груза.
8. Количество травмированных или погибших людей, их фамилии, имена, местожительства, год рождения.

## 1.12 ОСОБАЯ ПЕРЕВОЗКА

42

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

9. Повреждения корпуса, механизмов, двигателей, рулевых устройств, которые должны быть оформлены техническим актом.
10. Последствия повреждения (затопление отсеков, утрата или порча груза, загрязнение окружающей среды, возможность движения и т.п.).
11. Соответствие сплотки плота и оборудования требованиям сплотки и формирования плота.

Первый экземпляр акта транспортного происшествия с приложениями направляется в линейный отдел судоходной инспекции, второй и третий – владельцам транспортных объектов, копии актов остаются у участников транспортного происшествия.

**К акту транспортного происшествия прилагаются следующие документы:**

- выписка из вахтенного (судового) журнала за время, включающее действия вахтенного начальника перед транспортным происшествием, в момент происшествия и после него;
- выписка из машинного и других журналов, если их ведение предусмотрено на данном транспортном объекте и если это необходимо;
- показания всех причастных лиц, в первую очередь вахтенных, и свидетельские показания, если они имеются;
- схема с обозначением места транспортного происшествия и последовательных расположений транспортных объектов;
- копия навигационной карты участка транспортного происшествия;
- акт о технических повреждениях;
- другие документы и вещественные доказательства, имеющие отношение к транспортному происшествию.

Все представляемые документы должны быть заверены подписью капитана (командира) транспортного объекта и скреплены судовой печатью.

(Приказ Минтранса РФ № 221 от 29 декабря 2003г. «Об утверждении положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях РФ»)



## ГЛАВА 2

### СРЕДСТВА ИДЕНТИФИКАЦИИ СУДНА

---

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

43

В соответствии со статьей 13 КВВТ каждое судно, подлежащее государственной регистрации в Государственном судовом реестре Российской Федерации или судовой книге, должно иметь свое название или номер. Орган, осуществляющий государственную регистрацию судна, присваивает ему идентификационный номер.

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

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

44

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

45

Маломерные суда должны иметь официальные регистрационные знаки, которые содержат название или номер, наименование и местонахождение владельца судна, которые наносятся на видном месте с внутренней и наружной стороны судна.

## Комментарий

Регистрационный номер моторного (парусно-моторного) судна состоит из трех букв (литер) русского алфавита и четырех цифр, соответствующих присвоенному номеру государственной регистрации в судовой книге.

Первая буква «Р» обозначает Российскую Федерацию, вторая и третья – субъект Российской Федерации, в котором зарегистрировано судно. Литеры регистрационных номеров по субъектам Российской Федерации утверждаются МЧС России (приложение N 6).

Номер для судна, являющегося собственностью физического лица, записывается в виде буквы «Р», четырехзначного числа и двух букв (например: Р 00-24 МО), номер для судна, являющегося собственностью юридического лица, записывается в виде трех букв и четырехзначного числа (например: РМО 11-02).

Гребным и самоходным судам буква «Р» не присваивается.

Регистрационный номер наносится контрастной несмываемой краской на обоих бортах судна на расстоянии 1/4 длины корпуса от форштевня одной строкой. Высота букв и цифр должна быть не менее 150 мм, ширина – 100 мм, а толщина линий – 15 – 20 мм.

В случае невозможности выполнить настоящие требования в силу конструктивных особенностей судна, размеры и место нанесения номера определяются органом государственной регистрации.

По желанию судовладельца судну наряду с номером присваивается название, которое указывается в заявлении судовладельца.

Название судна наносится на оба борта в кормовой части судна.

Регистрационный номер или название судна наносятся также с внутренней стороны судна в месте, определенном органом государственной регистрации.

(п.25. Приказ МЧС РФ N 500 РФ от 29 июня 2005 г. «Об утверждении правил государствен-

ной регистрации маломерных судов, поднадзорных государственной инспекции по маломерным судам министерства российской федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий»)

46

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

## Комментарий

Шлюпка – общее название мелких беспалубных гребных или моторных судов. Судовые шлюпки служат для спасения судового экипажа и пассажиров (спасательные шлюпки), сообщения с берегом и другими судами, перевозки мелких грузов и обеспечения судовых работ. Иногда спасательные шлюпки оборудуют гребным винтом с ручным приводом. В зависимости от формы обводов и размеров судовых шлюпок различают баркасы, катера, вельботы, ялы, тузы и т.д.

Судовой номер шлюпки – порядковый номер корабельной шлюпки. Шлюпкам, расположенным на правом борту судна, даются нечетные номера, а на левом – четные.



## ГЛАВА 3

### ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Условные обозначения судовых огней

Обозначение	Наименование	Сектор освещения
	Топовый белый	225°
	Топовый красный	225°
	Бортовой зеленый (Правый борт)	112,5°
	Бортовой красный (Левый борт)	112,5°
	Кормовой белый	135°
	Буксировочный желтый	135°
	Круговой белый	360°
	Круговой красный	360°
	Круговой зеленый	360°
	Проблесковый желтый	360°
	Проблесковый синий	360°

Проблесковый огонь – периодически повторяющиеся проблески

47

Требования, относящиеся к огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца (ночью). При этом не должны выставляться другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные настоящими Правилами, ухудшать их видимость или служить помехой для наблюдения.

Правила, относящиеся к знакам, должны соблюдаться от восхода до захода солнца (днем).

## Комментарий

**Понятия «ночью» и «днем».**

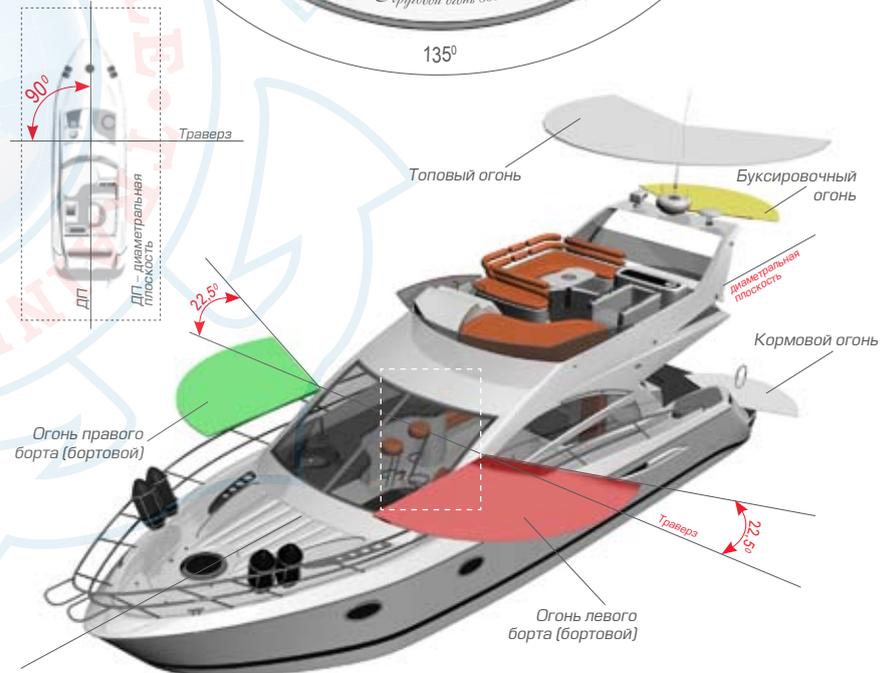
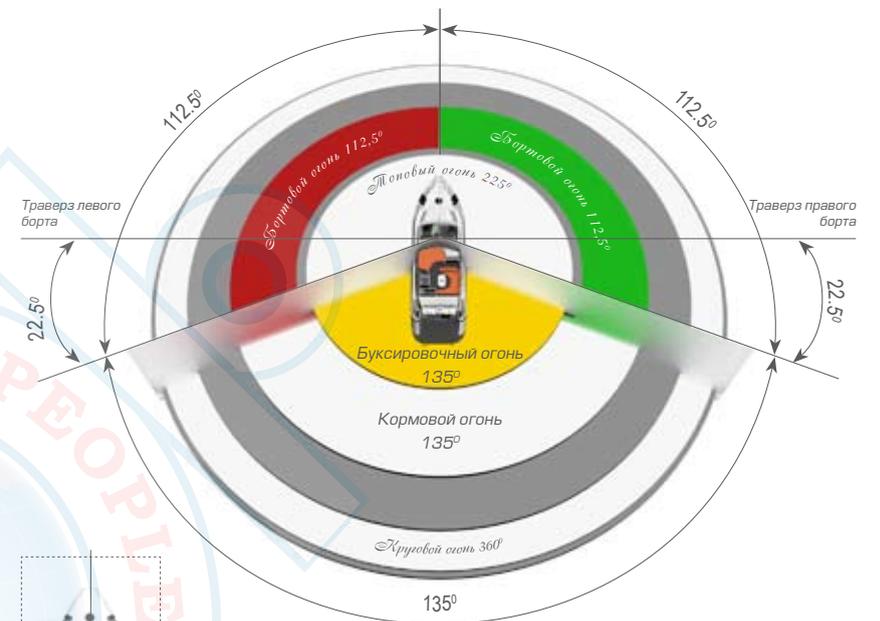
Понятие «ночью» включает в себя период времени от захода до восхода солнца.

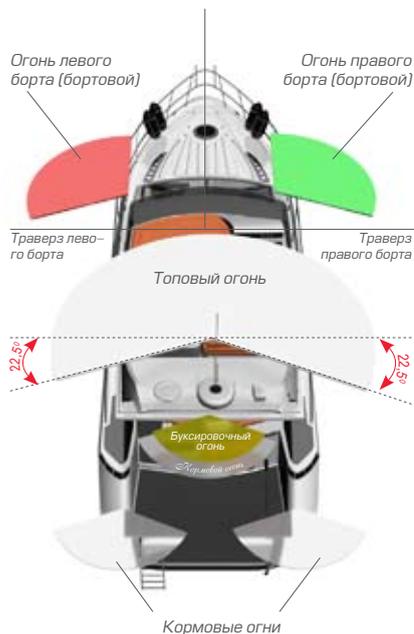
Понятие «днем» – от восхода до захода солнца. В период сумерек фактическая наблюдаемость знаков, ракурса, действий судов и т. п. может дать важные сведения для предупреждения столкновений. Это особенно характерно для высоких широт, где сумерки бывают весьма продолжительными. Поэтому выставление в период сумерек знаков (в дополнение к огням), и учет фактически наблюдаемых данных отвечают хорошей морской практике.

В период сумерек выставляются как огни, так и знаки.

48

Днем, когда требуют условия видимости, судоводители должны применять сигнализацию, предписанную для ночи.





### Комментарий

Днем, при ограниченной видимости, следует включить навигационные огни. Такие условия видимости могут наступить из-за тумана, дыма от лесных пожаров, интенсивных осадков.

Выставление огней, в светлое время суток в условиях ограниченной видимости является обязательным.

49

Расположение огней должно соответствовать требованиям к размещению знаков визуальной сигнализации, а дальность видимости - не менее указанных в таблице дальности видимости судовых огней.

### Комментарий

Расположение огней обеспечивает видимость одного или нескольких огней с любого направления, оно предусматривает видимость определенного сочетания огней, или одного огня для определения положения судна. В любом положении судна с любого ракурса (с любой стороны) должны быть видны или группа огней, или один огонь.

По цвету и расположению огней можно определить тип судна: одиночное, толкаемый состав или буксируемый, танкер или земснаряд и т.д. По огням можно определить положение судна и направление его движения.

Дальность видимости огней указана на стр. 94. В этой таблице для малых судов видимость некоторых огней допускается намного меньше, чем для больших судов. Огни малых судов иногда теряются на фоне береговых огней или отражений их от водной поверхности и становятся трудно различимыми или совсем невидимыми, что может представлять опасность при расхождении с судами.

Огни на толкаемых составах могут иметь свои особенности. На толкаче огни очень яркие, а на составе, на носовой части передней баржи, огонь может быть слабым, питающимся от переносной батареи, которая не обеспечивает полного накала. При обнаружении топовых огней толкача в виде треугольника необходимо сразу же искать огонь на носовой части передней баржи состава, который может оказаться впереди толкача на большом расстоянии (до 200–250 метров).

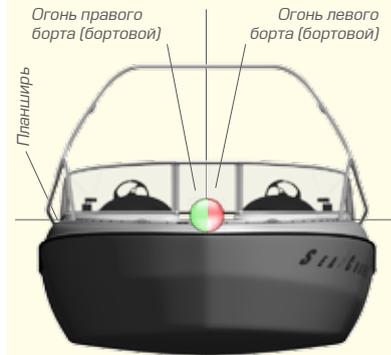
При обгоне буксируемого состава, особенно в темное время суток, следует иметь в виду, что от форштевня передней баржи и до желтого буксировочного огня буксировщика имеется буксирный трос, длина которого может быть от 25 до 250 метров. Это обстоятельство необходимо учитывать и не пересекать судовой ход под кормой буксировщика, который несет на мачте два топовых огня, а сзади, с кормы, огни - буксировочный желтый и ниже белый кормовой.

### Требования к размещению на судах знаков визуальной сигнализации к п.49 настоящих правил

1. Конструкция сигнальных огней, их технические характеристики и установка на судах должны соответствовать техническим правилам Российского Речного Регистра.
2. Бортовые огни должны быть расположены на одинаковой высоте и на линии, перпендикулярной диаметральной плоскости судна, и симметрично ее следующим образом:

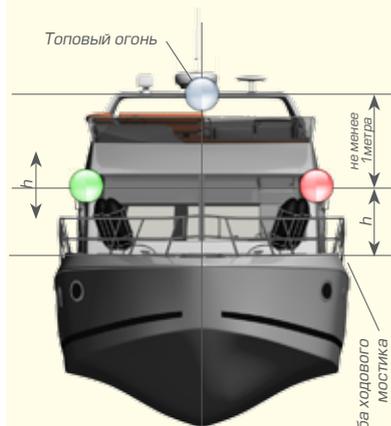


- на судах с одноярусной надстройкой - в ее верхней части;
- на судах с надстройкой в два и более яруса - не ниже палубы ходового мостика;
- на беспалубных судах - не менее чем, на 0,5 м выше планширя (на маломерных судах допускается установка на уровне планширя). Если бортовые огни скомбинированы в одном фонаре, то он должен быть расположен в диаметральной плоскости в передней части судна.

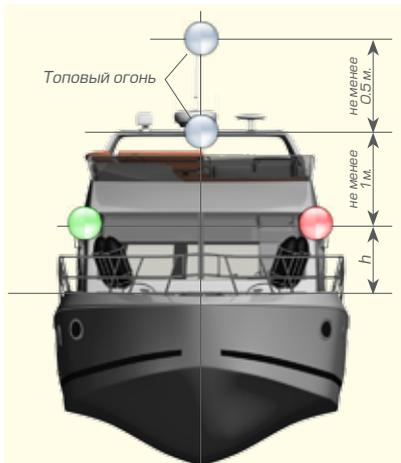


Беспалубное судно (бортовые огни скомбинированы)

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



Палубное судно с надстройкой в два яруса



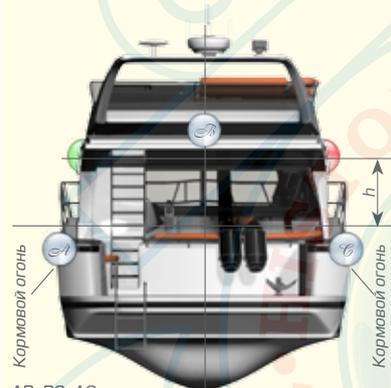
Судно, несущее несколько топовых огней, длиной менее 20-ти метров.

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

4. Если самоходное судно несет два топовых огня на разных мачтах, то горизонтальное расстояние между ними должно быть не менее 20 м, а задний огонь должен быть выше переднего не менее чем на 1 м при любом эксплуатационном дифференте судна.
5. На самоходных судах, занятых толканием, три топовых огня должны быть расположены в виде равнобедренного треугольника (со стороны от 1 до 3 м) основанием вниз в плоскости, перпендикулярной диаметральной плоскости судна; при этом два нижних огня располагаются горизонтально.
6. Светоимпульсные (световые) отмашки должны быть расположены над бортовыми огнями не менее чем на 0,5 м.
7. Если несамоходные грузовые суда несут топовые огни, то они должны располагаться в диаметральной плоскости судна

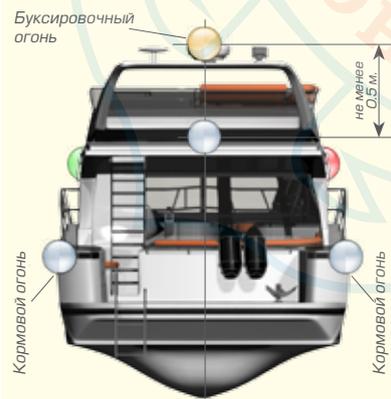
на высоте, как правило, не менее 2 м над палубой, но в любом случае — не менее 1 м ниже треугольника топовых огней толкача.

8. Если судно несет три кормовых огня, то они должны быть в виде равнобедренного треугольника основанием вниз, при этом верхний огонь должен быть расположен в диаметральной плоскости судна, а два нижних — как можно ближе к бортам.



$AB=BC=AC$   
Судно, несущее три кормовых огня

9. Буксировочный огонь должен быть расположен выше кормовых огней не менее чем на 0,5 м.



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



11. Желтый и синий проблесковые огни должны быть расположены на наиболее видном месте, обеспечивающем его видимость со всех сторон. При этом допускается установка желтого огня на одной вертикали с топовым огнем выше или ниже его.
12. Белые круговые огни должны быть расположены по высоте следующим образом:

- на несамоходных грузовых судах — не ниже 2 м над палубой в диаметральной плоскости судна, а при наличии палубного груза — не ниже 1 м над ним;
- на плотках, лесонаправляющих и лесоограждающих плавучих сооружениях — не менее 2 м от поверхности воды;
- на пармах, плавучих причалах, понтонах, купальнях и т. п. — не менее 2 м от верхних сплошных палуб (настилов).

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

14. Все сигнальные круговые огни должны быть расположены так, чтобы расстояние между ними и ходовыми или стояночными огнями было не менее 1 м на судах длиной 20 м и более, и 0,5 м — на судах длиной менее 20 м.

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

Если предписано нести два или более сигнальных знака, расстояние между ними должно быть не менее 1 м на судах длиной 20 м и более, и 0,5 м — на судах длиной менее 20 м.

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

17. На судне, занятом ловом рыбы с использованием траловой сети или другого орудия лова, круговые огни должны располагаться ниже топового огня на расстоянии не менее 1 м и впереди него на расстоянии не менее 1 м. При этом верхний круговой огонь должен быть выше бортовых огней.

**Требования к размещению на судах знаков визуальной сигнализации к п.49 настоящих правил (при коэффициенте прозрачности атмосферы  $K = 0,75$ )**

Тип сигнально-отличительного фонаря	Цвет огня	Дальность видимости, км.				
		на самоходных судах длиной			на несамоходных судах длиной	
		20 метров и более	менее 20-ти метров	менее 12-ти метров	50 метров и более	менее 50-ти метров
Топовый	Белый	8,0	5,5	3,7	4,0	2,0
	Красный	5,5	3,7	3,7	4,0	2,0
Бортовой	Красный	3,7	3,7	1,85	---	---
	Зеленый	3,7	3,7	1,85	---	---
Буксировочный	Желтый	3,7	3,7	3,7	---	---
Кормовой	Белый	3,7	3,7	3,7	---	---
Круговой	Белый	3,7	3,7	3,7	1,85	1,85
	Красный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
	Зеленый	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
	Желтый	1,85	1,85	1,85	---	---
Круговой	Синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
	Синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
Стояночно-бортовой	Белый	3,7	3,7	3,7	---	---
Отмашка светоимпульсная днем	Белый	2,0	2,0	2,0	---	---
Отмашка светоимпульсная ночью	Белый	4,0	4,0	4,0	---	---
Световая отмашка (ночью)	Белый	4,0	4,0	4,0	---	---

**50**

Суда, находящиеся на ремонте или отстое на акваториях, расположенных за пределами судового хода, и не создающие препятствий для других движущихся судов, предписанные огни и знаки могут не нести.

**51**

Сигнальные огни:

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



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



- кормовой огонь - белый огонь, расположенный в кормовой части судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до 67,5° с каждого борта;



- круговой огонь - огонь, излучающий свет непрерывно по дуге горизонта в 360°;



- буксировочный огонь - желтый огонь, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до 67,5° с каждого борта;



- светоимпульсная отмашка цветная или белая - проблесковый огонь, излучающий свет по дуге горизонта в  $112,5^\circ$  от траверза судна к носу или корме с перекрытием диаметральной плоскости судна на  $22,5^\circ$ . Свето-импульсная отмашка является ночной и дневной сигнализацией. При отсутствии светоимпульсной отмашки разрешается применение ночью световой отмашки (мигание белым огнем), а днем - флага-отмашки;
- проблесковый огонь - огонь, дающий проблески через регулярные интервалы времени.



**Примечание.** Светоимпульсная отмашка может иметь проблеск белого огня или огня по цвету бортового - красного или зеленого.

### Комментарий

Секторы огней с неокругленными цифрами градусов пришли от парусного флота, когда весь горизонт как и картушка компаса делилась на 32 румба и каждый румб имел наименование. Румб – направление из центра видимого горизонта к точкам его окружности. Румб обозначает также угол между двумя ближайшими цельными румбами. Один румб оказался равен  $11,25^\circ$ , а 10 румбов равны  $112,5^\circ$ , что соответствует сектору бортового огня. В наше время счет идет не на румбы, а на градусы.

52

При проходе под мостами, через шлюзы или под линиями воздушных переходов суда могут нести топовые огни на меньшей, чем установленно, высоте для беспрепятственного прохода.

53

Флаги и щиты должны быть прямоугольными. Их длина и ширина должны быть не менее 1м, а для маломерных судов - не менее 0,6 м.

54

Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают те же изображения. Их размеры должны быть:

- высота цилиндра - не менее 0,8 м, диаметр - не менее 0,5 м;
- диаметр шара - не менее 0,6 м;
- высота конуса - не менее 0,6 м, диаметр основания - не менее 0,6 м.

55

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

### Комментарий

Однако, для сообщения между судами или между судами и берегом допускается использование других огней или сигналов при условии, что их нельзя принять за огни или сигналы, упомянутые в настоящих Правилах.

Если предписанные настоящими Правилами сигнальные огни не действуют, они должны быть немедленно заменены запасными огнями.

В тех случаях, когда предписанный огонь должен быть ярким, запасной огонь может быть ясным, а когда предписанный огонь должен быть ясным, запасной огонь может быть обыкновенным. Исправление неисправности огней, имеющих предписанную мощность, должно быть произведено в возможно короткий срок.

(Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) Тридцать третья сессия Женева, 16 - 18 июня 2008 года)

56

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



## ГЛАВА 4

### НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

57

Одинокое самоходное судно должно нести:

- топовый огонь; судно длиной 50 м и более может нести второй топовый огонь, расположенный позади и выше переднего;
- бортовые огни;
- три кормовых огня, расположенные треугольником основанием вниз - на судах шириной более 5 м;
- один кормовой огонь в диаметральной плоскости - на судах шириной 5 м и менее.



Самоходное судно, шириной менее 5-ти метров и длиной менее 50-ти метров на ходу.



Самоходное судно, шириной более 5-ти метров и длиной более 50-ти метров на ходу.

58

Пассажирские водоизмещающие самоходные суда, работающие на переправе или на внутригородских линиях в границах портовых вод, а также самоходный паром на ходу должны нести, кроме вышеуказанных огней, желтый проблесковый круговой огонь, расположенный выше топового.

### Комментарий

На указанных в данном пункте судах желтый проблесковый круговой огонь устанавливается выше топового огня так, чтобы он был виден со всех сторон. Он предназначается для обозначения пассажирского судна и самоходного парома, работающих на переправе или внутригородских линиях в границах портовых вод.

Границы портовых вод в данном случае могут считаться сверху – верхняя граница верхнего рейда, и снизу – нижняя граница нижнего рейда.



Пассажирское самоходное судно, работающее на переправе, на ходу

59

Толкающее судно должно нести:

- три топовых огня, расположенные в одной плоскости равносторонним треугольником основанием вниз, верхний из которых должен быть расположен в диаметральной плоскости;

- бортовые огни;
- три кормовых огня, расположенные треугольником основанием вниз, над ними - буксировочный огонь, а судно шириной 5 м и менее - только один буксировочный огонь.



Толкающее судно, шириной более 5-ти метров, на ходу

60

Толкаемые суда должны нести:

- одиночное - один топовый огонь в носовой части;
- в составе - по одному топовому огню на носовой части каждого переднего судна.

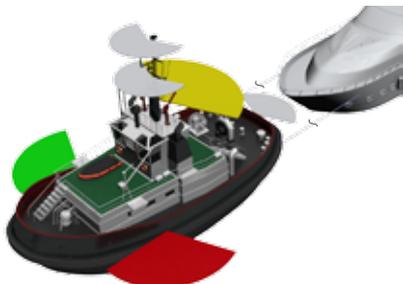


Толкаемое судно, несущее один топовый огонь

**61**

Буксирующее судно должно нести:

- два топовых огня, расположенные по вертикали; при буксировке плота - три топовых огня, расположенные по вертикали;
- бортовые огни;
- кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости, и буксировочный огонь над ним.



Буксирующее судно при буксировке судна, несущее два топовых огня

**62**

При буксировке состава несколькими самоходными судами, соединенными в кильватер, головной буксировщик должен нести огни, указанные в пункте 61 настоящих Правил, остальные буксировщики - такие же огни, за исключением бортовых.



Буксировка несколькими судами

**63**

Самоходные суда, ошвартованные бортами и буксирующие состав, должны нести огни, указанные в пункте 61, за исключением внутренних бортовых огней.



Суда, ошвартованные бортами, буксирующие состав

**64**

Самоходное судно у плота, помогающее в его проводке, должно нести три топовых огня, расположенные по вертикали, и один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна.



Судно, проводящее плот

**65**

Самоходное судно при буксировке на тросе состава с толкачом должно нести такие же огни, как самоходное судно, указанное в пункте 61, а толкающее судно - один топовый огонь, буксировочный огонь и ниже его два кормовых огня,

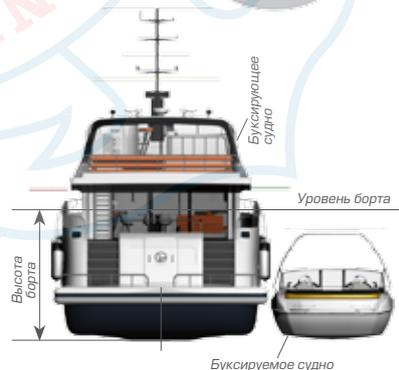
расположенные горизонтально. При ширине толкача 5 м и менее оно несет один буксировочный огонь.

**66**

При буксировке под бортом любых других судов буксирующее самоходное судно должно нести огни в соответствии с пунктом 61 настоящих Правил. Самоходное судно, находящееся под бортом, в этом случае должно нести топовый огонь и один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости, а несамостоятельное судно - согласно пункту 67 настоящих Правил.



Буксировка судна под бортом



Буксирующее судно

Уровень борта

Высота борта

Буксируемое судно

**67**

Несамостоятельные суда буксируемого состава, следующего за одним или несколькими самоходными судами, должны нести:

- одиночное судно длиной до 50 м - один круговой белый огонь;
- одиночное судно длиной 50 м и более - по одному белому круговому огню на носовой и кормовой частях;
- в составе - по одному белому круговому огню на носовой части каждого судна и на кормовой части каждого последнего судна.

**68**

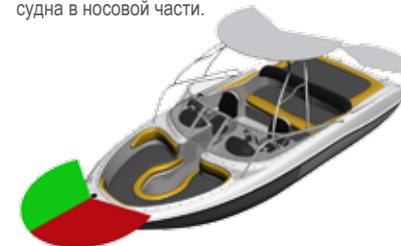
Самоходное судно с работающими двигателями, буксируемое на тросе, должно нести огни, указанные в пункте 67 настоящих Правил.

**69**

Самоходное маломерное судно должно нести:

- топовый огонь;
- бортовые огни;
- кормовой огонь.

Бортовые огни могут быть скомбинированными в одном фонаре, расположенном по оси судна в носовой части.



Маломерное судно, несущее скомбинированные бортовые огни в носовой части судна, на ходу

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

**Примечание.** Буксируемые и идущие в шхале маломерные суда должны нести по одному белому круговому огню на каждом судне.

Парусные суда должны нести:

- суда длиной 20 и более метров - бортовые огни, кормовой огонь и два круговых огня около топа мачты, расположенные вертикально, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний - зеленым;



Парусное судно, длиной более 20-ти метров, на ходу

- суда длиной от 7 до 20 метров - бортовые огни, кормовой огонь. При этом огни могут быть объединены в одном фонаре, установленном в верхней части мачты;



Парусное судно, длиной от 7-ми до 20-ти метров, на ходу

- суда длиной менее 7 метров - белый круговой огонь, расположенный на мачте; при приближении других судов это судно должно, кроме этого, освещать парус белым огнем;
- парусное судно, идущее под мотором или под парусом и мотором, должно нести огни как одиночное самоходное судно.



Парусное судно, под мотором, на ходу

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

Белый круговой огонь рекомендуется показывать со шлюпок, лодок, надувных плотов и других мелких немоторных плавсредств судовых и несудовых.



Гребное судно, на ходу или на стоянке



Гребное судно, на ходу или на стоянке

Суда, совершающие перевозки опасных грузов, или суда, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должны нести на

ходу помимо огней, предписанных в пункте 57 настоящих Правил, красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого топового огня.



Судно, несущее опасные грузы, на ходу

## 74

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

- если в составе находятся суда, указанные в пункте 73, судно, занятое буксировкой на тросе, должно нести красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней;



В буксируемом составе находятся суда, несущие опасные грузы

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



В толкаемом составе находятся суда несущие опасные грузы

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

## 75

Паромы канатных переправ, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

- белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее 5 м, однако эта высота может быть уменьшена до 3 м, если длина парома не превышает 15 м;
- желтый круговой огонь, расположенный на расстоянии не менее 1 метра над белым огнем.

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

## 76

Самоходное судно, занятое толканием, буксировкой на тросе или под бортом самоходного судна (парома) на переправе, кроме предписанных ему огней, должно нести желтый проблесковый круговой огонь. Самоходное судно несет

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

**Примечание.** При длине самоходного судна свыше 50 метров - два круговых огня: один на носу и один на корме.

## 77

Плоты на ходу должны нести:

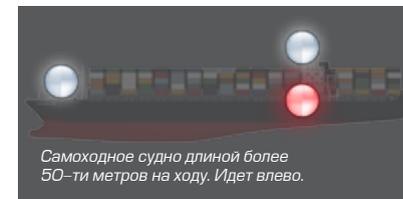
- при длине менее 60 м - один белый круговой огонь на хвостовой части;
- при длине от 60 до 120 м - по одному белому круговому огню на головной и хвостовой частях;
- при длине от 120 до 240 м - по одному белому круговому огню на углах плота;
- при длине от 240 до 480 м - по одному белому круговому огню на углах плота и на бортах в средней части, а на плотах длиной более 480 м добавляются два белых круговых огня по бортам через каждые 240 метров.

**Примечание.** Плот кошелёвого типа должен нести огни в зависимости от его длины.

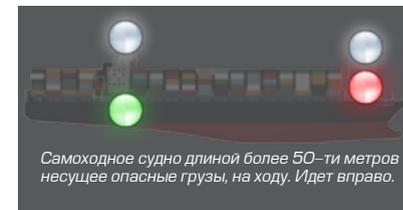
### Примеры:



Самоходное судно длиной менее 50-ти метров на ходу. Идет на нас.



Самоходное судно длиной более 50-ти метров на ходу. Идет влево.



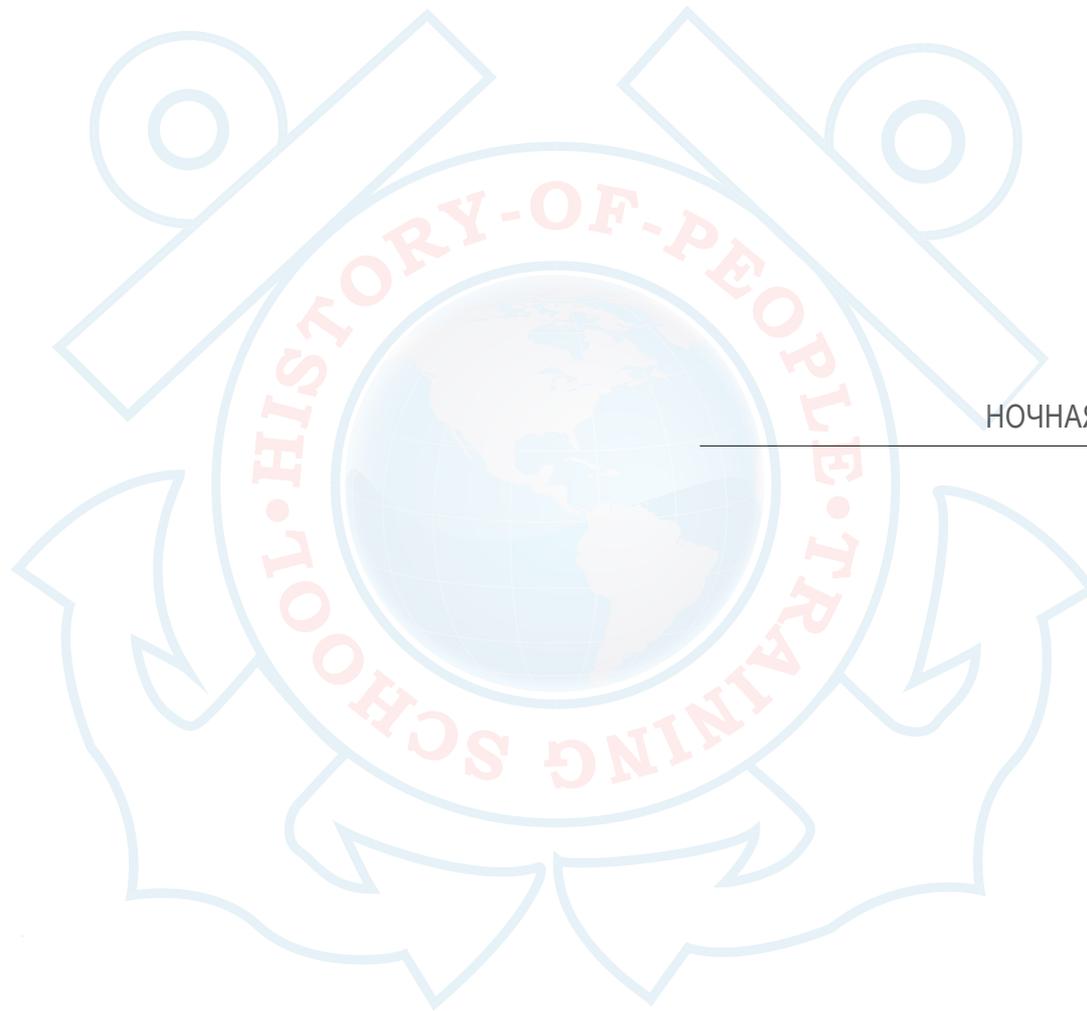
Самоходное судно длиной более 50-ти метров несущее опасные грузы, на ходу. Идет вправо.



Буксирующее судно длиной менее 50-ти метров на ходу. Идет на нас



Буксируемое судно под бортом самоходного судна, на ходу. Идут от нас



## ГЛАВА 5

### НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

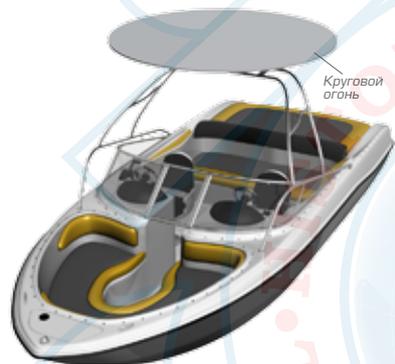
ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# НОЧНАЯ СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

78

Одинокое судно на стоянке должно нести:

- самоходное шириной 5 м и менее, несамоходное длиной до 50 м - один белый круговой огонь на мачте;



- самоходное шириной более 5 м - белый круговой огонь в носовой части, два кормовых огня, расположенные горизонтально, и белый огонь на краю ходового мостика со стороны судового хода, видимый в секторе 180°;



- несамоходное длиной 50 м и более - по одному белому круговому огню в носовой и кормовой частях.

## Комментарий

Маломерное судно шириной 5 м и менее, как одинокое, при стоянке на якоре вне базы стоянки должно нести один белый круговой огонь.

79

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



80

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

81

Суда с опасными грузами или их остатками на стоянке должны дополнительно к огням, предписанным в пункте 78 настоящих Правил, нести один красный круговой огонь.



82

Нефтеперекачивающие, нефтебункеровочные и зачистные станции должны нести такие же огни и знаки, как несамоходные суда соответствующих размеров, а также красный круговой огонь.

83

Плоты на стоянке в пути следования должны нести такие же огни, как и на ходу.

84

Плоты, стоящие на формировочном рейде, должны нести со стороны судового хода через каждые 500 м круговые огни того же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков.

85

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

86

Лесонаправляющие и лесоограждающие плавучие сооружения лесных запаней и гаваней на оконечностях, а также по всей длине через каждые 100 м должны нести круговые огни такого же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков.



Судно длиной более 50-ти метров на стоянке с опасным грузом. Бортом к судовому ходу.

87

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

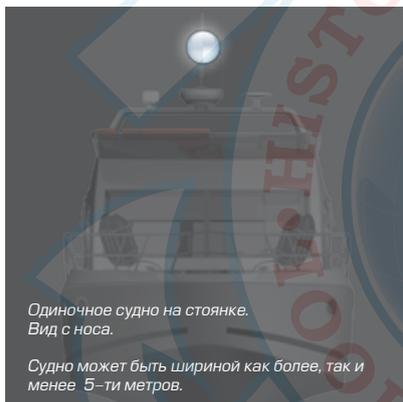


Судно длиной более 50-ти метров на стоянке. Бортом к судовому ходу.

88

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

- со стороны или сторон, с которых судовой ход свободен, - белый круговой огонь на части судна, выступающей в судовой ход;
- со стороны, с которой проход невозможен - три красных круговых огня, днем - три черных шара, расположенные по вертикали на видном месте.



Одинокое судно на стоянке. Вид с носа.

Судно может быть шириной как более, так и менее 5-ти метров.

89

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



Одинокое судно шириной более 5-ти метров на стоянке. Вид с кормы судна.

## ГЛАВА 6

### ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

## Некоторые сигналы из между-народного свода сигналов



A-Alpha

У меня спущен водолаз; Держитесь в стороне от меня и следуйте малым ходом



B-Bravo

Я грузю, или выгружаю, или имею на борту опасный груз



O-Oscar

Человек за бортом



Q-Quebec

Мое судно не зараженное, прошу предоставить мне свободную практику



Z-Zulu

Мне необходимо буксирное судно

90

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

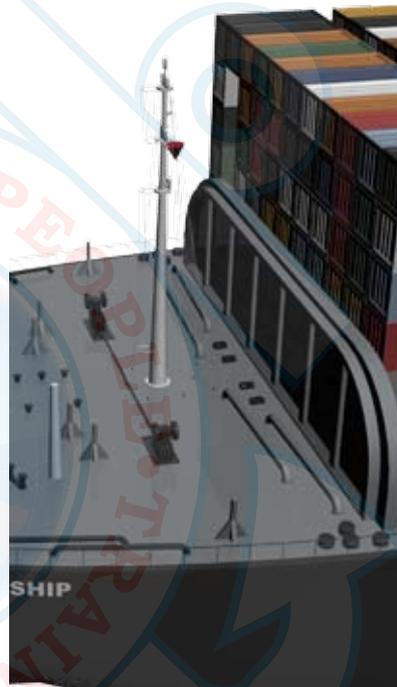


91

Самоходные и несамоходные суда, осуществляющие перевозки опасных грузов, или суда, которые не были дегазированы после

перевозки таких грузов, должны нести красный конус вершиной вниз.

Примечание. Красный конус вершиной вниз суда должны нести как на ходу, так и на стоянке.



92

Судно, стоящее на якоре, должно нести черный шар на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

93

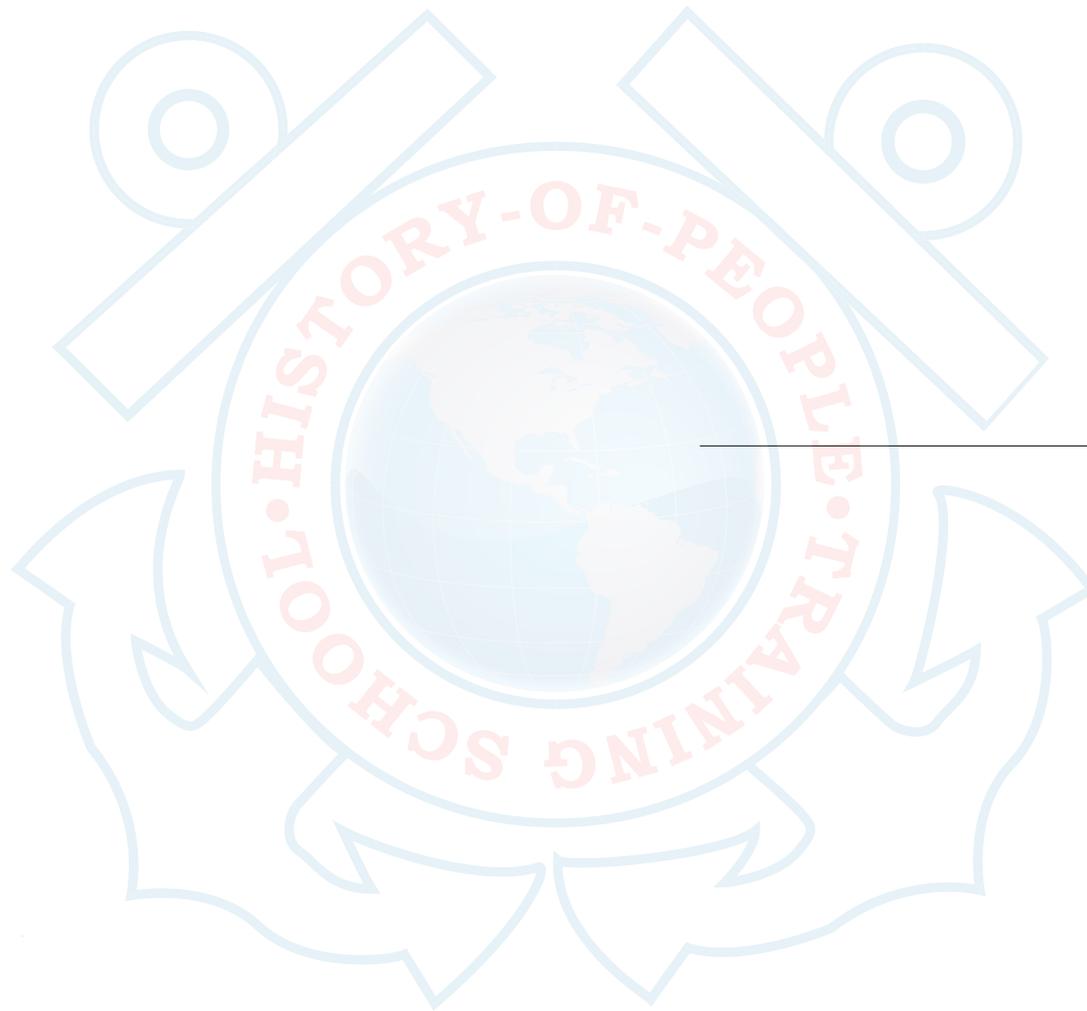
Толкач или буксировщик состава, стоящего на якоре, должен поднимать черный шар, видимый со всех сторон.



94

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





## **ГЛАВА 7** ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

95

Суда органов надзора могут, не нарушая требований, предъявляемых к сигнализации другими положениями настоящих Правил, показывать ночью и днем проблесковый синий огонь.

96

Когда терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать:

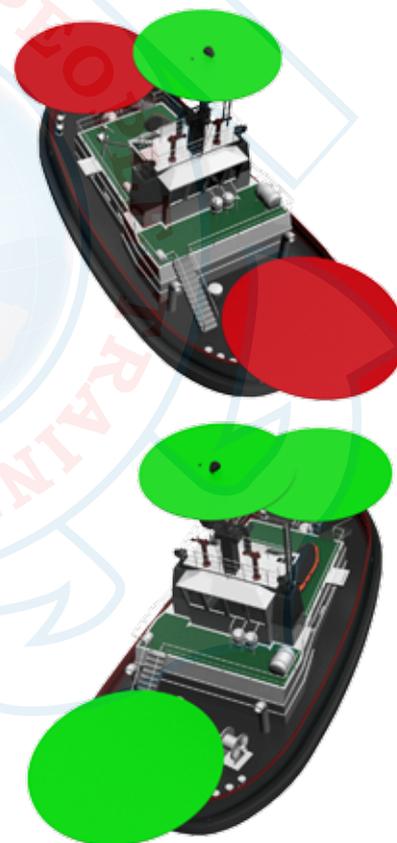
- флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом;



- частое мигание круговым огнем, прожектором, вертикальное перемещение огня; ракеты красного цвета;
- медленное повторяемое поднятие и опускание вытянутых в сторону рук.

97

Дноуглубительный снаряд любой конструкции и назначения при работе на судовом ходу должен нести один зеленый круговой огонь на мачте;

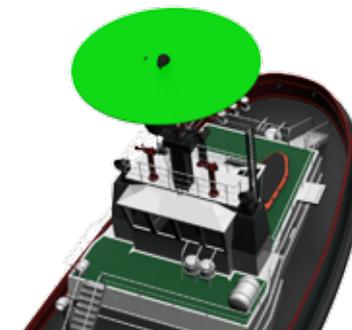


98

Рефулерный снаряд при работе на судовом ходу должен нести, кроме сигналов, указанных в пункте 97, на плавучем грунтопроводе рефулерного снаряда круговые огни через каждые 50 м (красные при отвале грунта за правую кромку судового хода, белые - за левую).

99

Дноочистительные снаряды и суда, занятые подводными работами (подъем судов, прокладка труб, кабелей и т.п. без водолазных работ), должны нести один зеленый круговой огонь на мачте, днем - сигнальный флаг «А».





**100**

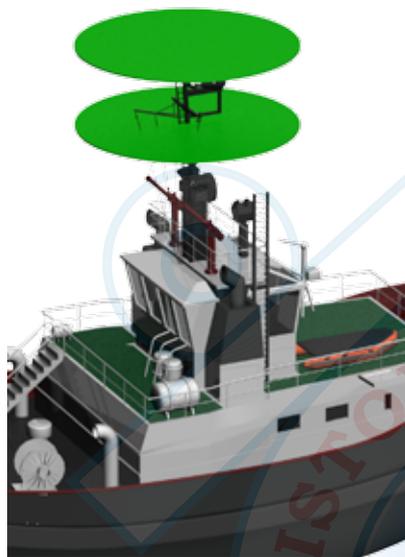
Плавающие краны, добывающие грунт на судовом ходу или вне его, а дноуглубительные снаряды при работе только за пределами судового хода должны нести такие же огни, как и самоходные суда соответствующих размеров при стоянке на якоре.

**101**

Судно, занятое водолазными работами, ночью должно нести два зеленых круговых огня, расположенные по вертикали, днем - два сигнальных флага «А».

**102**

Самоходный дноуглубительный снаряд с волочащимся грунтоприемником при заборе грунта на ходу должен нести:



*Судно, занятое водолазными работами, в ночное (рисунок выше) и в дневное (рисунок ниже) время*



- днем - три знака, расположенные по вертикали: два черных шара и между ними черный ромб;
- ночью, помимо сигнализации, предусмотренной настоящими Правилами, - два



зеленых круговых огня, расположенные горизонтально на рее кормовой мачты на расстоянии не менее 2,0 м друг от друга.

**103**

Дноуглубительные и дноочистительные снаряды, водолазные суда и суда, предназначенные для ведения подводных работ, не

занятые выполнением своих основных операций, на ходу и стоянке должны нести такие же огни и знаки, как и самоходные и несамоходные суда. При этом на грунтопроводе должны быть выставлены белые круговые огни через каждые 50 м.

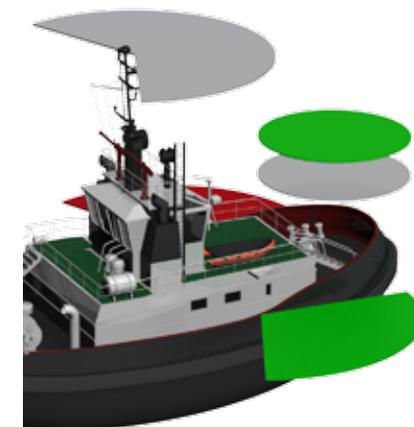
**104**

Судно, занятое тралением судового хода, и при работе у плавучих знаков навигационного оборудования должно нести на мачте днем один сигнальный флаг «А» (щит), а ночью один зеленый круговой огонь.

**105**

Судно, занятое протаскиванием траловых сетей или другого орудия лова, должно, помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, нести:

- ночью - два круговых огня, расположенные по вертикали (верхний - зеленый, нижний - белый, на расстоянии не менее 1 м впереди и ниже топового огня);
- днем - два соединенных своими вершинами черных конуса, расположенные друг над другом.





### Комментарий

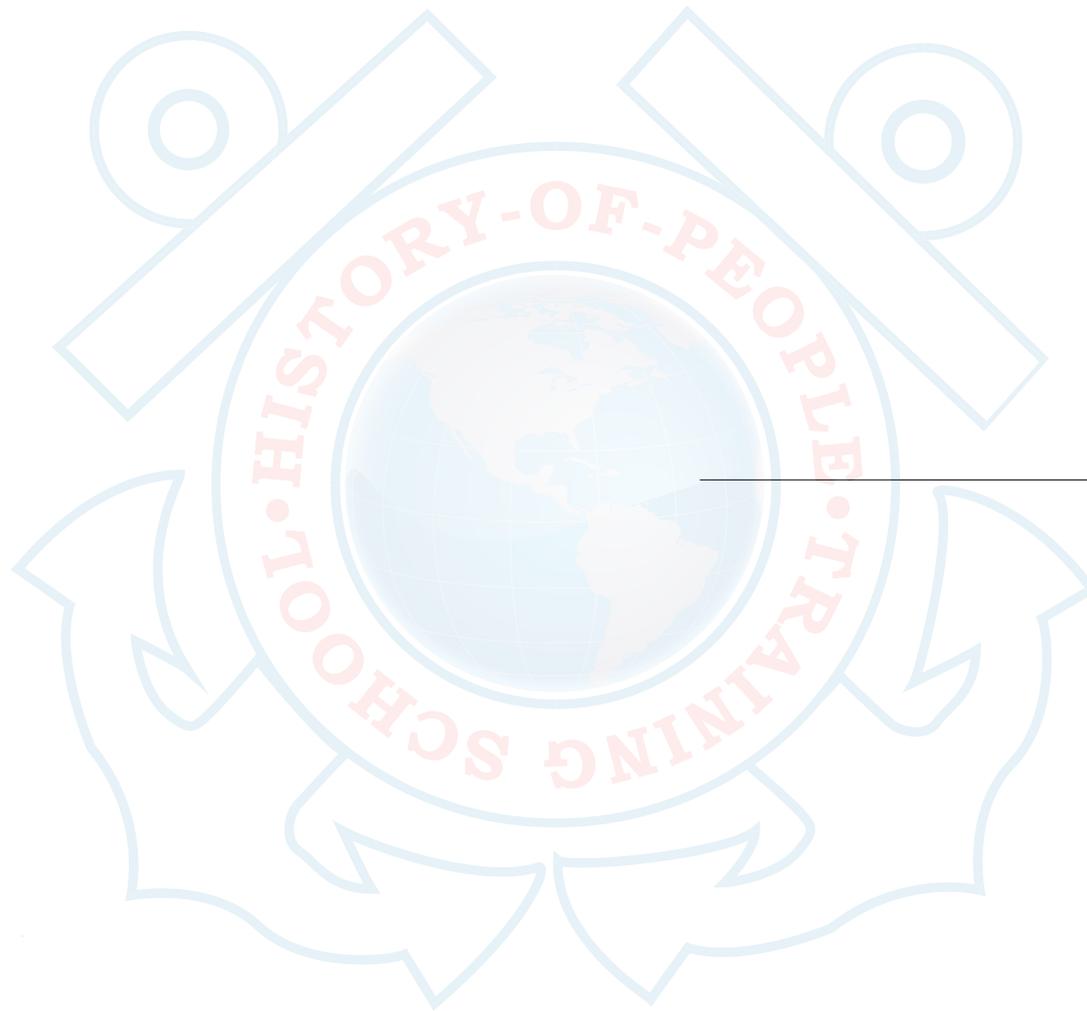
Под выражением «...сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил...» следует понимать несение огней в соответствии с пунктом 57 Правил, а огни, указанные в данном пункте, являются дополнительными.

### 106

Рыболовное судно на ходу или стоянке, не занятое ловом, должно нести те же огни, что и самоходное и несамоходное суда.

### 107

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



## ГЛАВА 8

### ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ. РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## 108

В тех случаях, когда положениями настоящих Правил предусмотрены звуковые сигналы, они должны подаваться:

- самоходными судами, за исключением маломерных - посредством механически действующих сигнальных приборов;
- несамоходными и маломерными судами, машинное оборудование, которых не имеет прибора для подачи сигналов - посредством колокола или рожка.

Указанные сигналы должны отвечать предписаниям к настоящим Правилам.

### Комментарий

Любое судно при необходимости привлечь внимание другого судна может подавать световые или звуковые сигналы или может направлять луч прожектора (электрического фонаря) в сторону опасности, но так, чтобы это не мешало другим судам.

Термин «короткий звук» означает звук продолжительностью около 1 с, «продолжительный звук» – звук, длящийся от 4 до 6 с.

В районах ограниченной видимости или вблизи таких районов, днем или ночью, сигналы предписанные этим Правилom, должны подаваться следующим образом:

- Судно с механическим двигателем, имеющее ход относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин. один продолжительный звук.
- Судно с механическим двигателем на ходу, но остановившееся и не имеющее хода относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин. два продолжительных звука с промежутком между ними около 2 с.

• Судно, лишенное возможности управляться или ограниченное в возможности маневрировать, судно, стесненное своей осадкой, парусное судно, судно, занятое ловом рыбы, и судно, буксирующее или толкающее другое судно, должны вместо сигналов, предписанных пунктами (1) и (2) этого Правила, подавать через промежутки не более 2 мин. три последовательных звука, а именно – один продолжительный и вслед за ним два коротких.

• Буксируемое судно, а если буксируется больше одного судна, то последнее из них, если на нем находится команда, должно через промежутки не более 2 мин. подавать четыре последовательных звука, а именно – один продолжительный и вслед за ним три коротких. По возможности этот сигнал должен быть подан немедленно после сигнала буксирующего судна.

• Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочлененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и подавать сигналы, предписанные пунктами (1) и (2) этого Правила.

• Судно на якоре должно через промежутки не более 1 мин. учащенно звонить в колокол в течении приблизительно 5 с. На судне длиной 100 м или более этот сигнал колоколом должен подаваться на носовой части и немедленно вслед за ним на кормовой части – учащенный сигнал гонгом в течении приблизительно 5 с. судно на якоре может для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и о возможности столкновения дополнительно подавать три последовательных звука свистком, а именно – один короткий, один продолжительный и один короткий.

• Судно на мели должно подавать сигнал колоколом и, если требуется гонгом, как это предписано пунктом (6) этого Правила, и дополнительно подавать три отдельных отчетливых удара в колокол непосредственно перед каждым учащенным звоном в колокол и после него. Судно на

мели может дополнительно подавать, со-ответствующий сигнал, свистком.

• Судно, длиной менее 12 м не обязано подавать, выше упомянутые, сигналы, но если он их не подает, то оно должно подавать другой эффективный звуковой сигнал через промежутки не более 2 мин.

• Лоцманское судно, когда оно находится при исполнении своих лоцманских обязанностей, в дополнение к сигналам, предписанным пунктами (1), (2) или (6) этого Правила, может подавать опознавательный сигнал, состоящий из четырех коротких звуков.

(см. Международные Правила Предупреждения Столкновений Судов в море., МГПСС-72)

## 109

В случае движения в составе предписанные звуковые сигналы должны подаваться только судном, на борту которого находится судоводитель состава.

## 110

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

### Комментарий

Судно, когда оно терпит бедствие и требует помощи, должно использовать или выставлять следующие сигналы:

- непрерывный звук любым аппаратом, предназначенным для подачи звуковых сигналов, а также беспрерывные частые удары в колокол или металлический предмет;

- частое мигание круговым огнем, прожектором или вертикальное перемещение флага или огня (вверх–вниз);
- ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени;
- красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;
- пламя на судне от горящей смоляной или мазутной бочки и т. п.;
- сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над ним или под ним шаром или чем–либо, похожим на шар;
- медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;
- радиотелеграфный сигнал бедствия;
- радиотелефонное сообщение о бедствии.

(см. Международные Правила Предупреждения Столкновений Судов в море, МППСС–72)

## 111

Не нарушая других положений настоящих Правил, каждое судно должно в случае необходимости подать сигналы, приведенные в приложении № 4 к настоящим Правилам.

## 112

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

### Комментарий

Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта организует разработку, из-

дание и корректуру навигационных пособий, навигационных карт, лоций, особенностей движения и стоянки судов в бассейне, атлас волнений на судоходных трассах водохранилищ и озер.

(Специальный технический регламент «О безопасности внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры» Глава 3. Безопасность эксплуатации внутренних водных путей Статья 11. Общие положения.п.2)

## 113

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

### Предписание к настоящим правилам по звуковой сигнализации

#### Звуковые сигналы судов

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

- короткий звук — звук продолжительностью примерно в 1 с;
- продолжительный звук — звук продолжительностью примерно 4 с.

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

#### Общие сигналы

Продолжительный звук	«Внимание» «При подходе к причалу пассажирского судна»
Один короткий звук	«Изменяю свой курс вправо»
Два коротких звука	«Изменяю свой курс влево»
Три коротких звука	«Мои движители работают на задний ход»
Четыре коротких звука	«Я намереваюсь остановиться» «Я намереваюсь сделать оборот»
Серия коротких звуков	«Предупреждение»
Три продолжительных звука	«Человек за бортом»
Один короткий и один продолжительный звуки	«Прошу увеличить ход»
Один продолжительный и один короткий звуки	«Прошу уменьшить ход»
Один продолжительный, один короткий и один продолжительный звуки	«Прошу выйти на связь»
Непрерывно повторяющиеся продолжительные звуковые сигналы, а также беспрерывные частые удары в колокол или металлический предмет	«Сигнал бедствия»
Один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звуки	«Я Вас понял»
Один продолжительный и три коротких звука	«При отходе в рейс пассажирского судна»
Два продолжительных и два коротких звука	«Запрос на обгон»

#### Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

1. Один продолжительный звук	«Одиночные суда в движении»
2. Один продолжительный и два коротких звука с интервалом не менее 2 мин.	«Составы и плоты в движении»
3. Один короткий, один продолжительный и один короткий звуки	«Одиночные суда или составы на якорю или на мели в пределах судового хода»
4. Частые удары в колокол или металлический предмет	«Несамоходное судно с экипажем на якорю или на мели в пределах судового хода»

## Российский Речной Регистр

Российский Речной Регистр является федеральным государственным учреждением классификации судов, подведомственным Министерству транспорта Российской Федерации. В состав Российского Речного Регистра входят Главное управление с местонахождением в г. Москве и 14 инспекций являющихся его филиалами во всех водных бассейнах России. 75 участков инспекций расположены в пунктах строительства переоборудования, ремонта эксплуатации и отстоя флота изготовления материалов и изделий.

Российский Речной Регистр действует на основании Устава, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17.06.2002 г. № 82.

Классификация Российского Речного Регистра подлежат самоходные суда внутреннего плавания с главными двигателями мощностью не менее 55 киловатт, несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 тонн, все пассажирские и наливные суда; суда смешанного (река-море) плавания; паромные переправы и наплавные мосты на внутренних водных путях.

На учете Российского Речного Регистра находится более 30 тыс. судов. Нормативную базу Российского Речного Регистра составляют его Правила соответствующие международному уровню. Правилами Российского Речного Регистра пользуются органы технического надзора и классификации судов стран СНГ и Балтии.

Российский Речной Регистр является членом Международной ассоциации органов технического надзора и классификации. Представители Российского Речного Регистра принимают участие в работе Комитета по внутреннему водному транспорту Европейской Экономической комиссии ООН и других международных организаций. Российский Речной Регистр имеет договоры о взаимном сотрудничестве и замещении с 17 классификационными обществами мира.

## 114

Все самоходные суда, а также береговые пункты управления движением флота должны быть оснащены установками радиотелефонной связи. Установки радиотелефонной связи на судах и их количество должны соответствовать предписаниям органов Российского Речного Регистра.

## Комментарий

Вопросы приобретения и регистрации средств радиосвязи регулируются органами Государственной радиочастотной службы. Для приобретения радиостанций судовладелец должен обратиться в местный филиал радиочастотного центра федерального округа за получением разрешения на приобретение РЭС. Получив данное разрешение, судовладелец, обращаясь к поставщику оборудования по вопросу его приобретения, должен в заявке обязательно указать наличие индивидуального сертификата PPP на изделия, устанавливаемые на судах с классом PPP.

При этом если комплектующие изделия, такие, как антенна, блок питания, не входят в комплект радиостанции, то они также должны быть, одобренного Речным регистром, типа и поставляться вместе с сертификатами PPP. Приобретя оборудование, судовладелец должен зарегистрировать его в местном филиале радиочастотного центра и получить разрешение на использование радиостанций.

Установка радиооборудования на судне должна выполняться по согласованной с Российским речным регистром рабочей (проектной) документации. Организации, выполняющие работы по разработке документации и монтажу оборудования, должны иметь свидетельство о признании PPP на выполнение данных работ. Наличие индивидуальных сертификатов Речного регистра на оборудование проверяется инспекторами PPP в процессе согласования рабочей

документации и при предъявлении выполненных монтажных работ, а также при всех видах освидетельствования судна.

Примечание. Пункты, регулирующие движение флота – это, как правило, диспетчерские БОГУ на ВВТ, диспетчерские шлюзов, портов и судоводных компаний (пароходств).

## 115

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

## Комментарий

Требования к сети радиосвязи

Общие требования к единой системе радиосвязи на внутреннем водном транспорте должны обеспечивать решение таких задач, как:

- обеспечение оперативной радиосвязи между судами и берегом по следующим видам звеньев при согласовании взаимных действий: «судно – судно», «судно – берег», «берег – берег». Самые типичные случаи: согласование порядка расхождения и обгона, связь судов с диспетчерами портов, шлюзов, паромных переправ;
- обеспечение магистральной связи на большие расстояния;
- своевременное оперативное оповещение в случаях бедствия судов и навигационных предупреждений;
- передача путевой и гидрометеорологической информации для судоводителей; возможность выхода радиоабонента в телефонную сеть общепользования;
- возможность передачи данных и факсимильных сообщений;
- возможность мониторинга движения судов;

- возможность эксплуатации оборудования в условиях длительного воздействия механических и климатических дестабилизирующих факторов (для судовых средств);
- простота установки оборудования, ремонта и модернизации.

Кроме того, отдельные типы оборудования и судовые средства связи, применяемые в единой системе ВВТ, должны соответствовать:

- требованиям Госстандарта (безопасность и электромагнитная совместимость) и Минсвязи России;
- требованиям Правил Российского речного регистра (PPP).

## 116

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

## Комментарий

УКВ (Ультра короткие волны) – радиосвязь

УКВ-радиосвязь на ВВТ является доминирующей благодаря большому количеству радиосетей, развернутых вдоль водных магистралей. С помощью береговых средств УКВ-радиосвязи обеспечивается диспетчерское регулирование судоходного процесса и безопасный судопропуск в портах и гидросооружениях, ведется наблюдение за сигналами бедствия, передается путевая и гидрометеорологическая информация для судоводителей.

Необходимо отметить существенное отличие в распространении радиоволн в УКВ-диапазоне на внутренних водных и морских путях. Если на море дальность связи в УКВ-диапазоне определяется дальностью прямой радиовидимости, ограниченной естественной кривизной земной поверхности, то на внутренних водных путях такие благоприятные условия встречаются только в больших акваториях (водохранилищах, озерах). В подавляющем большинстве случаев судно находится между берегов, порою достаточно высоких, которые препятствуют распространению радиоволн и тем самым затрудняют, а иногда и полностью прерывают радиосвязь. Если на море суда расходятся на достаточно большом расстоянии, то речные суда движутся и расходятся в непосредственной близости друг от друга и постоянно вынуждены согласовывать свои действия с помощью радиосвязи. Поэтому радиостанция для капитана речного судна такое же средство судовождения, как, например, штурвал.

В России УКВ-радиосвязь на речном транспорте осуществляется в диапазонах частот 300,0125–300,5125 и 336,0125–336,5125 МГц, которые разбиты на пронумерованные частотные каналы с интервалами 25 кГц. Каждый диапазон разделен на два поддиапазона. Поддиапазоны 300,0125–300,200 и 336,0125–336,200 МГц используются для оперативной симплексной связи (режим, при котором прием и передача осуществляются поочередно). Поддиапазоны 300,225–300,5125 и 336,225–336,5125 МГц используются для дуплексной связи с береговыми радиостанциями (режим, когда прием и передача, как в телефонии, осуществляются одновременно), а также для связи экипажа судна с абонентами АТС. Эти же частотные поддиапазоны могут использоваться предприятиями связи службы речного флота для организации транковой связи.

117

Переговоры по радиотелефонной связи не фиксируются, за исключением распоряжений и случаев приема информации, заносимой в судовой журнал.

118

Перед расхождением судов (составов) вызов на радиосвязь осуществляет судоводитель идущего снизу судна, а перед обгоном - судоводитель обгоняющего судна. Во время согласования этих действий между судами судоводители других судов не должны мешать их разговорам. Согласование судами взаимных действий по радиотелефонной связи в случаях, когда настоящими Правилами требуется обмен звуковыми или световыми сигналами, должно производиться до подачи этих сигналов.

119

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

120

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

Если судоводитель судна, вызываемого на радиотелефонную связь, не отвечает, то для его вызова подается установленный настоящими Правилами звуковой сигнал.

Примечание. Подается сигнал «Прошу выйти на связь» - один продолжительный, один короткий, один продолжительный.

121

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

Комментарий

С 31 марта 2003 г. вступили в силу «Правила классификации и постройки судов внутреннего плавания (ПСВП)», в которых регламентируется состав радиооборудования судов внутреннего плавания с классом PPP. В соответствии с этим документом, в зависимости от класса судна и организации связи, на каждом судне должно быть установлено следующее радиооборудование, обеспечивающее надежную и устойчивую связь судна с береговой радиостанцией в любом районе эксплуатации судна:

- главная УКВ-радиотелефонная станция (300,025–300,5 МГц), предназначенная для передачи и приема оповещений о бедствии, навигационных предупреждений, метеорологических прогнозов, медицинских, срочных и других сообщений, имеющих отношение к безопасности плавания;
- эксплуатационная УКВ-радиотелефонная станция (300,025–300,5 и (или) 336,025–336,5 МГц), предназначенная для передачи и приема служебных сообщений;
- носимая [портативная] УКВ-радиотелефонная станция (300,025–300,225 МГц), масса которой не превышает 1 кг;
- ПВ/КВ-радиостанция, работающая в диапазоне промежуточных и коротких волн; радиолокационный ответчик.

122

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

123

Судоводитель судна, следующего с опасным грузом или с его остатками, при согласовании по радиотелефонной связи взаимных действий с другими судами должен информировать их о наличии такого груза или его остатков.

124

Движение самоходных судов с неисправными радиотелефонными установками допускается как исключение до ближайшего пункта ремонта.

## Основы радиообмена на реке

Радиообмен в эфире ведется по следующей схеме:

1. Вызывающий сначала сообщает название (или параметры) вызываемого судна, а потом обозначает себя (варианты):

- Толкач — яхте!
- Танкер сверху у бую 76 — маломерному судну!

Если вызываемый не отвечает, можно повторить более развернуто:

- ОТА-43! Ответьте катеру, пожалуйста!
- Шлюз № 5! Ответьте яхте снизу!

2. После ответа вызываемого обязательно поздоровайтесь и задайте интересующий вас вопрос:

- Добрый вечер! Разрешите мимо вас «пробежать» по правому борту?

3. После выяснения ситуации и достижения договоренности обязательно повторите итог, если речь идет о расхождении, прохождении и прочих маневрах:

- Понял вас: прохожу по левому.
- Понял, шлюз: в рым левая сторона.

4. При прощании обязательно поблагодарите. Если прощание совпадает с завершением маневра, то сообщите об этом также:

- Яхта толкачу: спасибо за пропуск! Счастливого пути!
- Катер шлюзу № 2: спасибо за шлюзовку! До свидания!

Запомните: радиообмен на дежурных каналах (5 путевой и 2 или 3 шлюзовые) ведется только по существу: никакие не относящиеся к маневрам разговоры там не разрешены.

Если вам необходимо поговорить на «сторонние» темы с коллегой на другом судне, вызовите его на дежурном канале, а потом уйдите в другой. Для радиообмена между маломерными су-

дами выделен 25 канал речного диапазона. Но использование именно этого канала не строго обязательно, главное, не занимайте дежурные каналы.

Еще один важный момент: вовремя переходите с одного дежурного канала на другой: дежурный путевой всегда № 5, вахты шлюзов и переправ работают либо на 3, либо на 2. Но гадать не надо: в атласах места перехода с канала на канал и номера каналов обозначены и так или иначе описаны. Кстати, о дальности и качестве радиосвязи: отечественные радиостанции не отличаются высоким качеством, а Запад на речной диапазон кроме 3-4 моделей ничего не производит. Бывали случаи, когда из-за несоответствия частот было невозможно общаться со шлюзом, в котором в данный момент находишься. Не стесняйтесь переспрашивать по делу.

И еще — о правилах хорошего тона. Речное движение само по себе неторопливое, и такие же неторопливые и благожелательные в отношении ко всему окружающему миру сами речники-судоводители. И это неторопливо-благожелательное отношение распространяется и на вас. Никто не собирается вам хамить или гудеть, как это принято на городских улицах, где вечно суетятся люди, сами не понимая, зачем им эта суета. Поэтому постарайтесь выдохнуть на пирсе перед отходом всю суматоху городских улиц, особенно это относится к автолюбителям, и «остановитесь» психологически.

## ГЛАВА 9

### СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВОДНОГО ПУТИ

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# 9.1 ЗАПРЕЩАЮЩИЕ, ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ И УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

125

Запрещающие, предписывающие и указательные знаки и их значения.

### Комментарий

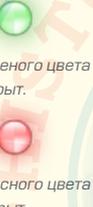
ГОСТ 26600-98 «Знаки навигационные внутренних судоходных путей. Общие технические условия» от 12 ноября 1998 г. Настоящий стандарт распространяется на береговые и плавучие навигационные знаки (далее – знаки), применяемые на внутренних судоходных путях.

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

Судоводители маломерных судов за повреждение навигационных знаков ограждения несут ответственность, в соответствии с действующим законодательством.

## Знаки, регулирующие движение по внутренним водным путям. Запрещающие знаки.

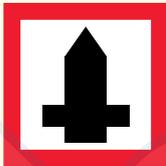
Для светлого фона		Для темного фона
<p>Ход закрыт снизу и сверху</p>	<p>«Запрещение прохода» — общий сигнальный знак «Семафор» предназначен для обозначения участков с односторонним (поочередным) движением судов, а также для регулирования движения через разведенные пролеты наплавных мостов.</p> <p>Знак «Семафор» состоит из комбинации двух сигнальных фигур, поднимаемых на береговой мачте — цилиндра и конуса; цилиндр черного или белого цвета, конус — красного.</p> <p>Два конуса вершиной вверх означают: ход закрыт в оба направления.</p> <p>Конус вершиной вверх и под ним цилиндр: ход закрыт для движения сверху. Цилиндр и под ним конус вершиной вверх: ход закрыт для движения снизу.</p>	<p>Ход закрыт снизу и сверху</p>
<p>Ход закрыт снизу</p>		<p>Ход закрыт снизу</p>
<p>Ход закрыт сверху</p>		<p>Ход закрыт сверху</p>
	<p>Знак «Расхождение и обгон запрещены» обозначает участок судового хода, где обгон и расхождение судов запрещены: щит круглый, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой, с символом — две черных вертикальных стрелки в разных направлениях, пересекающих диагональную полосу.</p>	<p>Ночью — затмевающийся желтый огонь.</p>
	<p>Знак «Расхождение и обгон составов запрещены» обозначает участок судового хода, где запрещены расхождение и обгон составов и крупных судов длиной более 120 м: щит круглый, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой, с символом — две черных вертикальных стрелки в противоположных направлениях, не пересекающих диагональную полосу.</p>	<p>Ночью — затмевающийся желтый огонь.</p>
	<p>Знак «Якоря не бросать» обозначает зону подводного перехода, где запрещено отдавать якоря, опускать цепи и лоты: щит, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой. Символ — якорь черного цвета.</p>	<p>Ночью — два постоянных желтых огня, расположенных вертикально.</p>

	Знак «Не создавать волнение» обозначает участки водного пути, где запрещено создавать волнение: круглый щит, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой. Символ — две горизонтальные волнистые линии черного цвета.	 Ночью — затмевающийся желтый огонь.
	Знак «Движение мелких плавсредств запрещено» обозначает участок, где на судовом ходу запрещено движение маломерных судов (на рейдах в подходных каналах, у причалов и др.): щит круглый, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой. Символ — схема маломерного судна черного цвета.	 Ночью — затмевающийся желтый огонь.
	Знак «Светофор» регулирует движение судов в районах шлюзов, заградительных ворот, паромных канатных переправ и в подъемных судоходных пролетах мостов.	 Огонь зеленого цвета — ход открыт. Огонь красного цвета — ход закрыт.

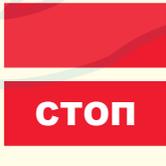
### Предупреждающие и предписывающие знаки

Предписывающие знаки размещаются на прямоугольном белом щите, окаймленном красной полосой, с рисунком (силуэтом) черного цвета.

	Знак «Скорость ограничена» обозначает участки судоходного пути, где скорость движения водоизмещающих судов ограничена (на каналах, в аванпортах, акваториях рейдов и др.): цифры, показывают максимально допустимую скорость хода (км/ч).	 Ночью — огонь желтый проблесковый.
	Знак «Внимание» обозначает участки судоходного пути, где необходимо соблюдать особую осторожность: рисунок — восклицательный знак.	 Ночью — огонь желтый проблесковый.

	Знак «Пересечение судового хода» для обозначения мест пересечения судового хода судами и паромными переправами. Рисунок — вертикальная широкая заостренная полоса и горизонтальная узкая полоса.	 Ночью — огонь желтый проблесковый.
	Знак «Соблюдать надводный габарит» обозначает мостовой и надводный переход. Цифра, показывает минимальную проходную высоту надводного перехода, высоту подмостового судоходного габарита судоходного пролета моста от расчетного уровня воды (м). Щит квадратный, окаймленный красной полосой. В верхней части щита под полосой — черный треугольник вершиной вниз.	 Ночью — два желтых постоянных огня, расположенных горизонтально.

### Указательные знаки

	Знак «Место оборота судов» для обозначения участка, где наиболее безопасно производить обороты судна. Белый квадратный щит в виде ромба с символом — одна круговая стрелка черного цвета.	 Ночью — огонь желтый постоянный.
	Знак «Пост судоходной инспекции» для обозначения мест базирования подразделений судоходных инспекций: квадратный щит белого цвета в виде ромба; символ — пересекающиеся якоря черного цвета.	 Ночью — огонь желтый постоянный.
	«Стоповый знак» обозначает полезную длину камер шлюза и границы зоны швартовки (остановки) судов в подходных каналах к шлюзам. Знак представляет собой (вертикальную) полосу красного цвета шириной 0,2–0,4 м и длиной не менее 1,5 м, наносимой на парапетах и (или) стенах камер и причальных сооружений шлюзов.	 Ночью — огонь красный постоянный.

	<p>Знак «Указатель рейда» для обозначения границы рейда два белых щита в форме равнобедренного треугольника. На переднем щите щит вершиной вверх, на заднем – вершиной вниз. При наличии нескольких рейдов цифра показывает порядковый номер рейда.</p>	<p>Огонь красного цвета — на правом берегу.</p> <p>Огонь зеленого цвета — на левом берегу.</p>
<p>575</p>	<p>Этот знак сообщает о расстоянии (в километрах) по карте от устья судоходной реки</p>	

### Комментарий

Минимальная проходная высота надводного перехода — величина, равная разности значе- ний высоты перехода и установленного запаса, которую определяют исходя их условий макси- мального провеса проводов и максимального судоходного уровня воды.

Подмостовой судоходный габарит — прямоу- голное очертание пространства в судоход- ном 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.

### Примечание

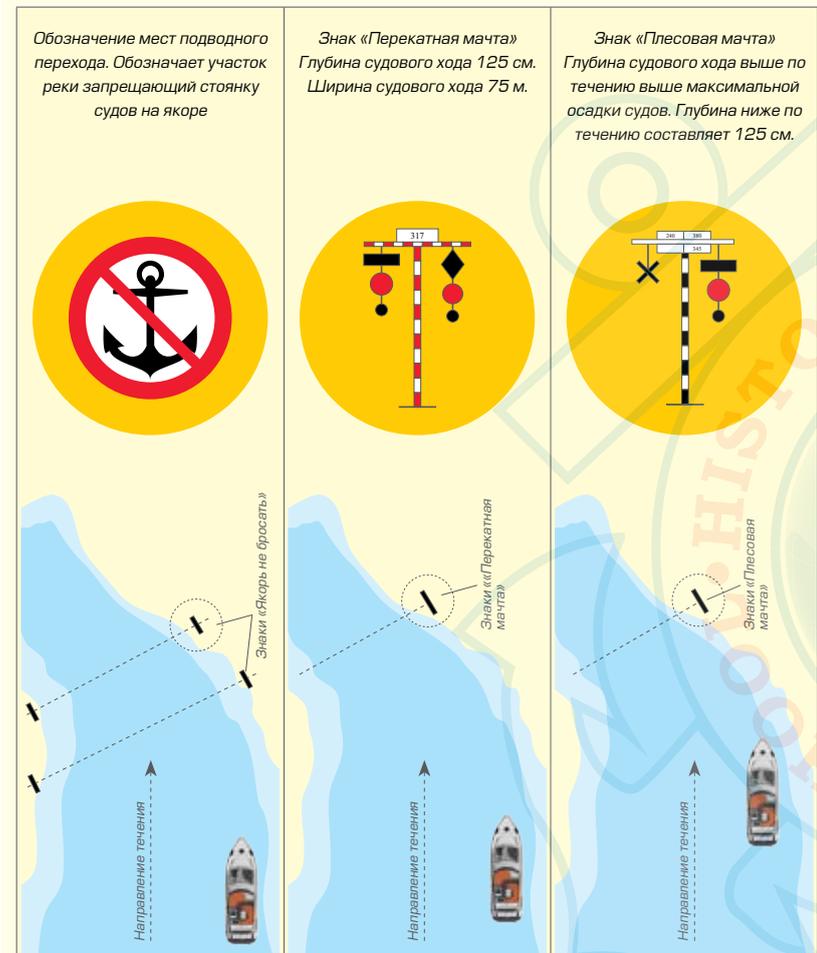
1. Знаки устанавливают владельцы соору- жений по согласованию с органами, регу- лирующими судоходство.
2. На мосту знаки устанавливают на опо- ре или на пролетном строении, при этом допускается применять знаки без огней. Знаки ограничения габарита (дополни- тельная вертикальная разметка безопас- ности) должны соответствовать требова- ниям стандарта.

	<p>Знак «Перекатная мачта» указывает на наи- меньшие фактические глубины и ширину судового хода на перекате.</p> <p>Знаки глубины вывешиваются на верхнем по течению ноке (конце) мачтовой рей, знаки ширины на нижнем ноке.</p> <p>Т.е. глубина судового хода определяется зна- ками на оконечности рей мачты обращенной вверх по течению и эти знаки соответствуют определенным числовым значениям при- веденными ниже.</p>	<p>Цвет и ха- рактер огней отсутствует</p>
	<p>Знак «Плесовая мачта» указывает только наименьшие фактические глубины на участ- ках (песах) реки.</p> <p>На верхнем по течению ноке вывешены знаки глубины для участка выше мачты по течению, на нижнем ноке для участка ниже мачты по течению.</p>	<p>Цвет и ха- рактер огней отсутствует</p>

Значения сигнальных фигур на перекатных и плесовых мачтах

Вид фигур	Значение левой стороны	Значение правой стороны	Цвет огня
●	Глубина – 5 см.	Ширина 5 м.	Цвет и ха- рактер огней отсутствует
●	Глубина – 20 см.	Ширина 20 м.	
■	Глубина – 100 см.	-----	
◆	-----	Ширина 50 м.	
X	Глубина больше максимальной осадки судов в 1.25 раза		

## Примеры расположения запрещающих и указательных знаков на водоемах



**Внимание!** Согласно п.145 настоящих Правил маломерные суда должны следовать за пределами судового хода или по установленной полосе движения. В случае, когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование немаломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступили дорогу.

## 9.2 СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ И ОГНИ

### Общее положение

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».

126

Правилами определены сигнальные знаки и огни, которые устанавливаются для указания положения судового хода на водном пути и упорядочения движения судов.

### Состав и назначение навигационных знаков

Навигационные знаки подразделяются на береговые и плавучие. В состав береговых знаков входят знаки ограждения (обозначения) судового хода и знаки информационные.

К береговым знакам обозначения положения судового хода относятся: створные, перевальные, ходовые, весенные, знаки «ориентир», указатели высоты подмостового габарита и кромки судового хода в судоходных пролетах мостов, путевые огни судоходных каналов, а также опознавательные знаки и маяки.

В состав плавучих знаков входят буи, бакены, вежи. Плавучие навигационные знаки подразделяются на кромочные, поворотные, свальные, разделительные, осевые, поворотно-осевые и знаки опасности.

На реках наименование правой и левой кромки (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 кромки 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

Наименование	Описание	Обозначение
Постоянный	постоянное свечение	
Проблесковый	периодически повторяющиеся проблески	
Двухпроблесковый	периодически повторяющиеся группы из двух проблесков	
Частопроблесковый	непрерывно повторяющиеся частые проблески	
Группчастопроблесковый	периодически повторяющиеся группы	
Пульсирующий	непрерывно повторяющиеся световые импульсы	
Прерывисто-пульсирующий	периодически повторяющиеся группы	
Затмевающийся	периодически повторяющиеся проблески и кратковременные затмения	

## Плавучие навигационные знаки и огни для обозначения границ судового хода.

**Кромочный.** Для обозначения кромок судового хода правого берега.



Красный прямоугольный буй; красный круглый бакен; красная вежа с черной топовой фигурой;



красный огонь, постоянный или проблесковый.

**Кромочный.** Для обозначения кромок судового хода левого берега.



Белый или черный треугольный буй; белый треугольный бакен; белая вежа без топовой фигуры



зеленый, желтый или белый огонь, постоянный или проблесковый



**Поворотный.** Сигнальные знаки, обозначающие поворот судового хода у правого берега.



Красный прямоугольный буй с широкой горизонтальной белой или черной полосой



огонь — красный, проблесковый или частопроблесковый

**Поворотный.** Сигнальные знаки, обозначающие поворот судового хода у левого берега.



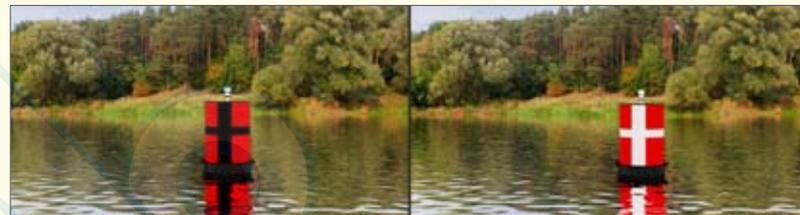
Белый или черный треугольный буй с широкой горизонтальной черной или белой полосой



огонь — белый, желтый или зеленый, проблесковый или частопроблесковый



**Знак опасности.** Обозначающие особо опасные места у кромок судового хода правого берега.



Красный прямоугольный буй с одной белой или черной вертикальной и одной горизонтальной полосами (крестообразный)



огонь — красный, проблесковый или двухпроблесковый

**Знак опасности.** Обозначающие особо опасные места у кромок судового хода левого берега.



Белый треугольный буй с одной черной вертикальной и одной горизонтальной полосами (крестообразный)



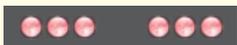
огонь — зеленый, проблесковый или двухпроблесковый



**Свальные знаки.** Для обозначения свального течения, несовпадающего с направлением судового хода правого берега.



Прямоугольный буй верхняя половина красная, нижняя — черная (или белая)

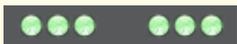


огонь красный группчаточнопроблесковый или проблесковый

**Свальные знаки.** Для обозначения свального течения, несовпадающего с направлением судового хода левого берега.

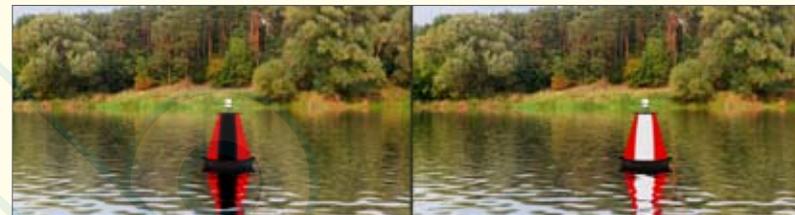


Треугольный буй верхняя половина белая, нижняя черная



огонь зеленый группчаточнопроблесковый или проблесковый

**Разделительный.** Для обозначения разделения судового хода. Одиночные знаки.

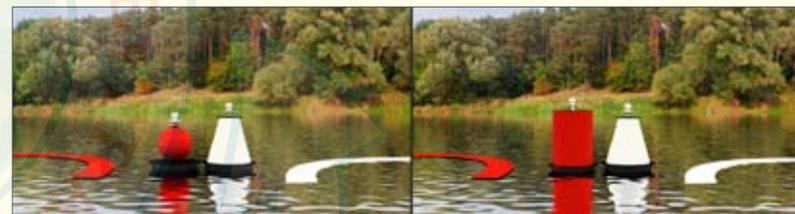


Разделительный буй с красно-белыми или красно-черными вертикальными полосами.

Огни — красный и зеленый или красный и белый, или желтый и красный проблесковые огни используют парами друг над другом



**Разделительный.** Для обозначения разделения судового хода. Парные знаки.



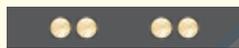
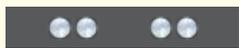
Парный красный и белый бакены, буи.



**Осевой.** 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

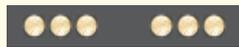
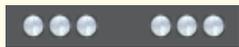
**Поворотно-осевой.** Знаки, поворотн-осевые для обозначения поворота оси судового хода.



Красный треугольный буй с двумя белыми или черными широкими горизонтальными полосами.



Вежа — две черные (или белые) и три красные равные по ширине, горизонтальные полосы. Топовая фигура круглого силуэта черная

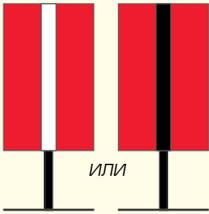
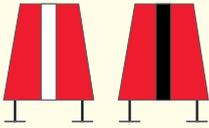
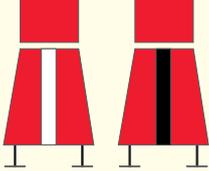
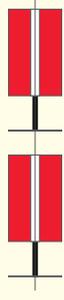
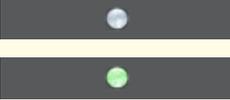
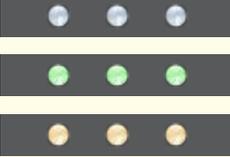
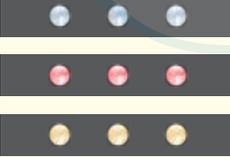


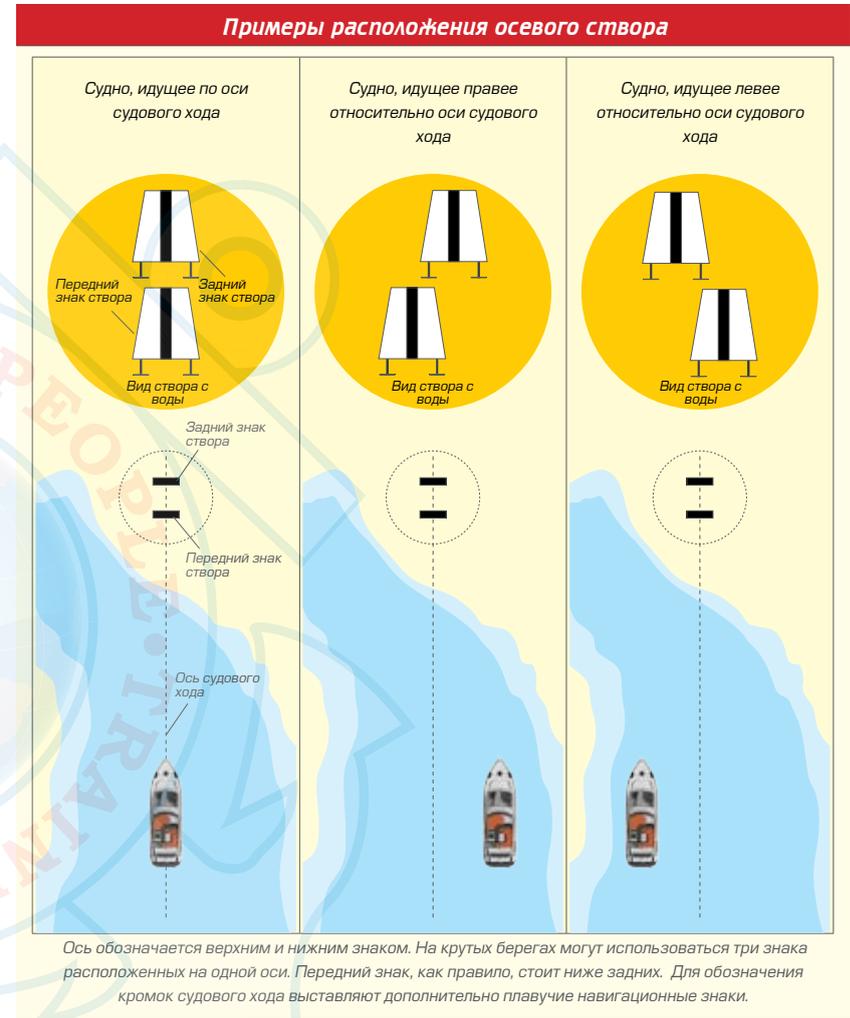
огонь белый или желтый группочастопроблесковый

## Береговые навигационные знаки обозначения положения судового хода

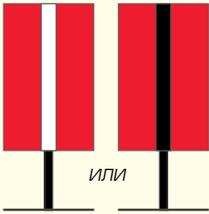
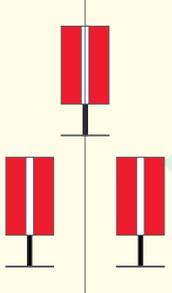
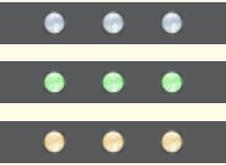
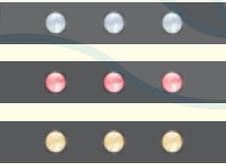
Цвет щитов береговых створных и перевальных знаков выбирается для создания контраста с фоном местности (светлый или темный) и не зависит от берега (правый или левый). Цвет огней зависит от берега (правый или левый).

На левом берегу		На правом берегу
<p>ИЛИ</p>	<p>Знак «Ходовой» для обозначения судового хода, расположенного у берега.</p> <p>Щиты ромбообразные или комбинированные на правом берегу красные, на левом — белые.</p> <p>Огни проблесковые на правом берегу красные, на левом зеленые.</p>	<p>ИЛИ</p>
<p>ИЛИ</p>	<p>Знак «Ориентир» для обозначения характерных мест судоходного пути.</p> <p>Щиты прямоугольные или трапецидальные, на правом берегу красные, на левом — черные с двумя горизонтальными белыми полосами.</p> <p>Огни двухпроблесковые, на правом берегу красные, белые или желтые, на левом — зеленые, белые или желтые.</p>	<p>ИЛИ</p>
	<p>Знак «Весенний» для обозначения затопленных берегов.</p> <p>Щиты на правом берегу круглые красные, на левом — трапецидальные белые.</p> <p>Огни постоянные, на правом берегу красные, на левом — зеленые.</p>	

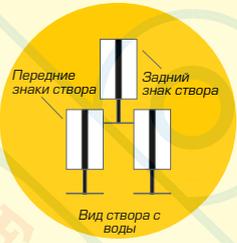
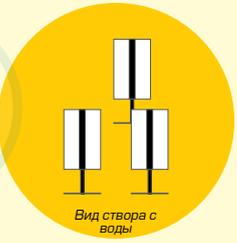
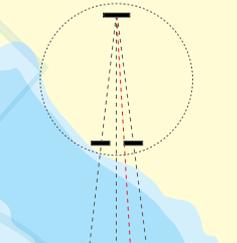
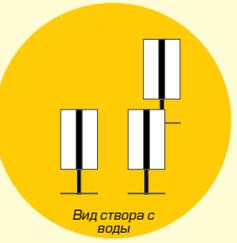
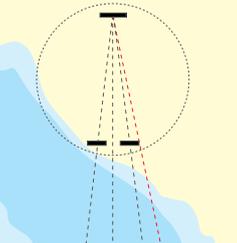
<p>На светлом фоне окружающей местности</p>  <p>ИЛИ</p>  	<p><b>Створ «Осевой»</b></p> <p>Створ осевой для обозначения оси судового хода, состоит из двух знаков: переднего и заднего</p> <p>Щиты квадратные, прямоугольные (вертикальные), трапециевидальные и комбинированные красного или белого цвета.</p> <p>На прямоугольных и трапециевидальных щитах наносятся белые или черные вертикальные полосы.</p> <p>Расположение знаков:</p> 	<p>На темном фоне окружающей местности</p>   
<p>Передний знак на левом берегу</p>  <p>Задний знак на левом берегу</p> 	<p><b>Огни</b> (осевого створа)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• на правом берегу красные, белые или желтые,</li> <li>• на левом берегу — зеленые, белые или желтые,</li> <li>• на передних знаках – постоянные,</li> <li>• на задних – проблесковые</li> </ul>	<p>Передний знак на правом берегу</p>  <p>Задний знак на правом берегу</p> 



**Внимание!** Согласно п.145 настоящих Правил маломерные суда должны следовать за пределами судового хода или по установленной полосе движения. В случае, когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование не маломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступили дорогу.

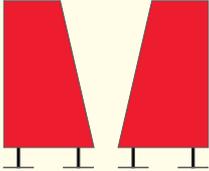
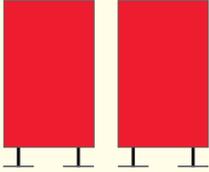
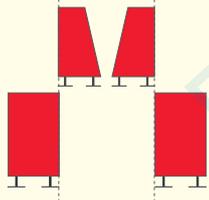
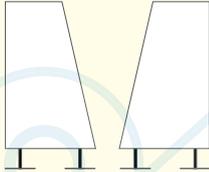
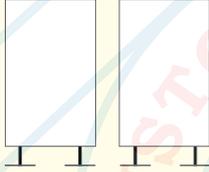
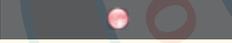
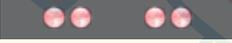
<p>На светлом фоне окружающей местности</p>  <p>ИЛИ</p>	<p><b>Створ «Щелевой»</b></p> <p>Створ щелевой для обозначения положения судового хода и его кромок, состоит из трех знаков: двух передних и одного заднего.</p> <p>Щиты прямоугольные красные или белые с белыми или черными вертикальными полосами.</p> <p>Расположение знаков:</p> 	<p>На темном фоне окружающей местности</p> 
<p>Передний знак на левом берегу</p>  <p>Задний знак на левом берегу</p> 	<p><b>Огни</b> (щелевого створа)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• на правом берегу красные, белые или желтые,</li> <li>• на левом берегу — зеленые, белые или желтые,</li> <li>• на передних знаках — постоянные,</li> <li>• на задних — проблесковые</li> </ul>	<p>Передний знак на правом берегу</p>  <p>Задний знак на правом берегу</p> 

**Примеры расположения щелевого створа**

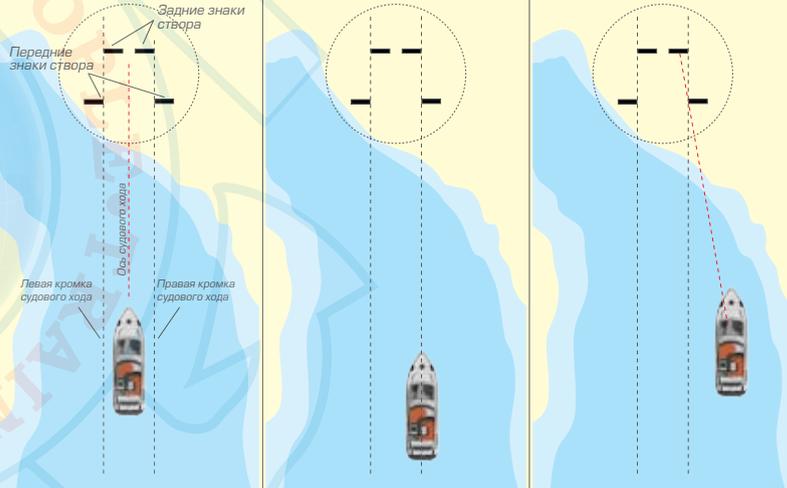
<p>Судно, идущее по оси судового хода</p>  <p>Передние знаки створа</p> <p>Задний знак створа</p> <p>Вид створа с воды</p>  <p>Передние знаки створа</p> <p>Задний знак створа</p> <p>Левая кромка судового хода</p> <p>Ось судового хода</p> <p>Правая кромка судового хода</p>	<p>Судно, идущее по судовому ходу правее его оси</p>  <p>Вид створа с воды</p> 	<p>Судно, идущее за пределами судового хода</p>  <p>Вид створа с воды</p> 
<p>Обозначение положения судового хода и его кромок тремя знаками: два передних и один задний. Расположены они на вершинах равнобедренного треугольника. Два передних знака располагаются перпендикулярно относительно оси судового хода на равном расстоянии. Задний знак расположен на оси судового хода.</p>		



**Внимание!** Согласно п.145 настоящих Правил маломерные суда должны следовать за пределами судового хода или по установленной полосе движения. В случае, когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование маломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступили дорогу.

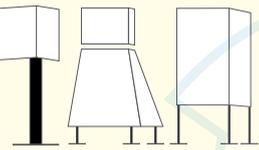
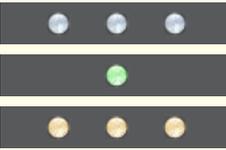
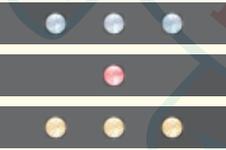
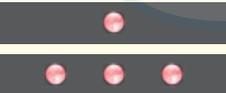
<p><b>Задние знаки на светлом фоне окружающей местности</b></p>  <p><b>Передние знаки на светлом фоне окружающей местности</b></p> 	<p><b>Створ «Кромочный»</b></p> <p>Створ кромочный для обозначения положения судового хода и его кромок.</p> <p>Щиты передние прямоугольные, задние трапециевидные красного или белого цвета.</p> <p>Огни постоянные или двухпроблесковые на правой кромке красные, на левой зеленые.</p> <p>Расположение знаков:</p> 	<p><b>Задние знаки на темном фоне окружающей местности</b></p>  <p><b>Передние знаки на темном фоне окружающей местности</b></p> 
<p><b>Передние знаки на левом берегу</b></p>  <p><b>Задние знаки на левом берегу</b></p> 	<p><b>Огни (Кромочного створа)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• на правом берегу красные</li> <li>• на левом берегу — зеленые</li> <li>• на передних знаках – постоянные,</li> <li>• на задних – двухпроблесковые</li> </ul>	<p><b>Передние знаки на правом берегу</b></p>  <p><b>Задние знаки на правом берегу</b></p> 

**Примеры расположения кромочного створа**

<p>Судно, идущее по оси судового хода</p> 	<p>Судно, идущее по правой кромке судового хода</p> 	<p>Судно, идущее за пределами судового хода</p> 
		
<p>Обозначение положения судового хода и его кромок четырьмя знаками: два передних и два задних. Кромка судового хода указывается двумя знаками. Левая кромка судового хода обозначается левыми верхними и нижними знаками. Правая кромка обозначается правыми верхними и нижними знаками соответственно.</p>		



**Внимание!** Согласно п.145 настоящих Правил маломерные суда должны следовать за пределами судового хода или по установленной полосе движения. В случае, когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование маломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступили дорогу.

<p>Перевальные знаки на светлом фоне окружающей местности</p> 	<p><b>Знак «Перевальный»</b></p> <p>Перевальный знак для обозначения направления судового хода. Устанавливается в тех местах, где судовой ход меняет направление от одного берега к другому.</p> <p>В отличие от створов их ставят по одному.</p> <p>Обычно на перевалах устанавливают два перевальных знака — по одному на каждом берегу. При этом прямая линия, соединяющая их, совпадает с осью судового хода</p> <p>Щиты квадратные, прямоугольные, трапециевидные или комбинированные красного или белого цвета в зависимости от фона местности.</p> <p><b>Комбинированные перевальные знаки</b></p> 	<p>Перевальные знаки на темном фоне окружающей местности</p> 
<p>Огни на на левом берегу</p> 	<p><b>Огни</b> (Перевального знака)</p> <p>Огни постоянные или проблесковые</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• на правом берегу красные, белые или желтые,</li> <li>• на левом — зеленые, белые или желтые.</li> </ul>	<p>Огни на правом берегу</p> 
<p>Огни на на левом берегу</p> 	<p><b>Знак «Путевой огонь»</b></p> <p>Знак «Путевой огонь» для обозначения берегов (кромки) судоходного канала</p> <p>Огни постоянные или проблесковые, на правом берегу красные, на левом — зеленые.</p>	<p>Огни на правом берегу</p> 

## Указатели оси судового хода в судоходном пролете моста

Для обозначения оси судового 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.

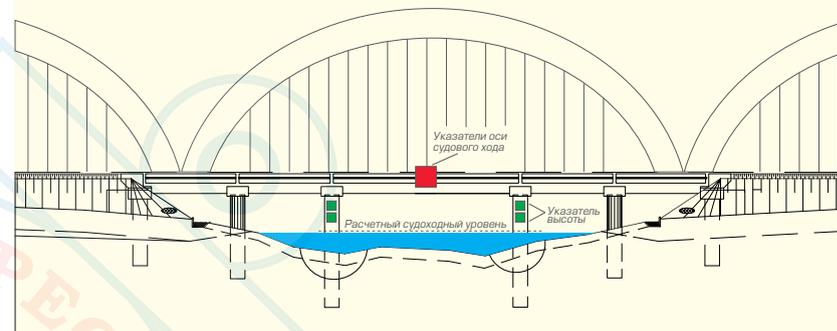
Назначение знака (щита)	Для светлого фона щиты красные	Для темного фона щиты белые
Для судов и составов, идущих снизу, щиты устанавливаются в виде квадрата		
Для судов и составов, идущих сверху, щиты устанавливаются в виде ромба		
Для плотовых составов		
Для маломерных судов		
<b>Назначение знака</b>	<b>Цвет, характер и взаимное расположение огней</b>	
Для судов и составов, идущих сверху		
Для судов и составов, идущих снизу		
Для плотовых составов		
Для маломерных судов	Настоящими правилами не предусмотрено	

## Указатели высоты подмостового габарита и кромок судового хода в судоводном пролете моста

Для обозначения подмостового габарита и кромок судового хода в судоводных 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.

Назначение знака (щита)	Вид знака (щита)		Цвет, характер и взаимное расположение огней	
	Для светлого фона щиты зеленые	Для темного фона щиты белые	На левобережной части пролета	На правобережной части пролета
Для обозначения кромок судового хода и высоты судового пролета до 10 метров	■	□	●	●
Для обозначения кромок судового хода и высоты судового пролета от 10 до 13 метров	■ ■	□ □	● ●	● ●
Для обозначения кромок судового хода и высоты судового пролета от 13 до 16 метров	■ ■ ■	□ □ □	● ● ●	● ● ●
Для обозначения кромок судового хода и высоты судового пролета свыше 16 метров.  Знак исполняют совместно со знаком по ГОСТу 26600-98 11, 14 и информационным знаком 2,4	■ ■ ■ ■	□ □ □ □	● ● ● ●	● ● ● ●

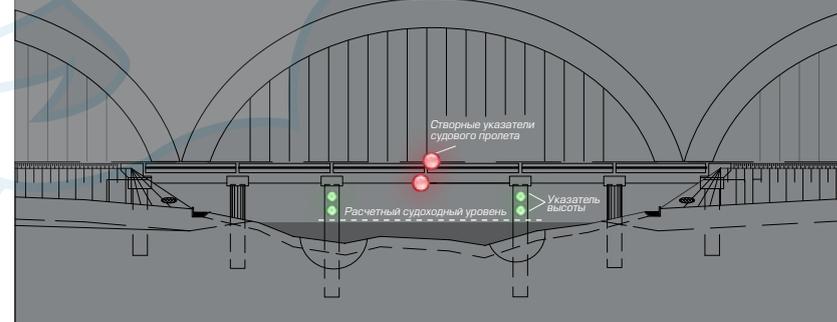
## Расположение знаков на мосту и ориентирование по створам судоводного пролета



Судно находится на оси створа судоводного пролета в темное время суток



Судно находится правее оси створа судоводного пролета в темное время суток



## Состав и отличительные признаки плавучих знаков при кардинальной системе расстановки

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.

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.

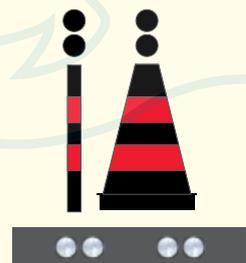
	<b>Знак «Северный»</b> Верхняя часть знака черная, нижняя часть — желтая. Веха с топовым знаком, у которого два черных конуса вершинами вверх, расположенные один над другим. Знак выставляется в северном секторе к северу от опасности.
	Огонь белый, частопроблесковый.
	<b>Знак «Южный»</b> Верхняя часть знака желтая, нижняя — черная, веха с топовым знаком, у которого два черных конуса вершинами вниз, расположенные один над другим. Знак выставляется в южном секторе к югу от опасности.
	Огонь белый, состоящий из 6 частей проблесков, за которыми следует один длительный проблеск в 15 с.
	<b>Знак «Восточный»</b> Цвет черный, с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета. Веха с топовым знаком: два черных конуса, расположенные один над другим основаниями друг к другу. Знак выставляется в восточном секторе к востоку от опасности.
	Огонь белый, состоит из трех частей проблесков с периодичностью 10 с.
	<b>Знак «Западный»</b> Цвет желтый, с одной горизонтальной черной полосой. Веха с топовым знаком: два черных конуса вершинами вместе. Знак выставляется в западном секторе к западу от опасности.
	Огонь белый, состоит из девяти частей проблесков с периодичностью 15 с.

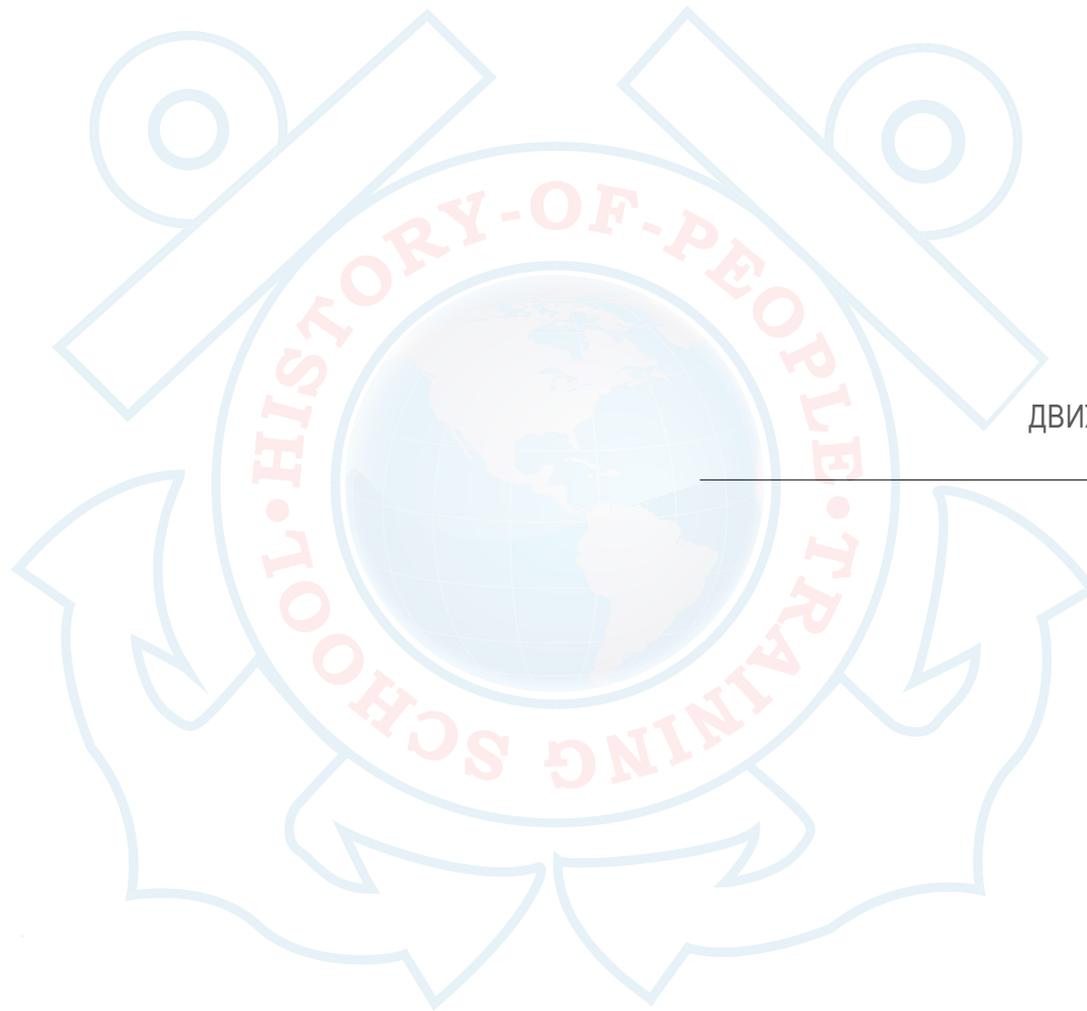
## Состав и отличительные признаки плавучих знаков при кардинальной системе расстановки



### Знаки, обозначающие отдельные опасные места

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





## ГЛАВА 10

### ДВИЖЕНИЕ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## 10.1 ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

127

Судно, идущее вверх - судно, осуществляющее движение в направлении:

- на реках и водохранилищах - от устья к истоку реки, включая участки, где с отливом и приливом направление течения меняется;
- на каналах:
  1. имени Москвы - от г. Москва к п. Большая Волга;
  2. Беломорско-Балтийском - от г. Беломорск к г. Павенец;
  3. Волго-Балтийском - от г. Череповец к г. Вытегра;
  4. Волго-Донском - от р. Дон к р. Волга;
- на дополнительных судовых ходах, которые отходят от основного и не соединяются с ним, - от основного хода к берегу;
- на озерах - в соответствии с документами, определяющими особенности движения судов в бассейне.

128

Под судном, идущим вниз, понимается судно, осуществляющее движение в направлении противоположном, чем указано в пункте 127 настоящих Правил.

129

Основной судовой ход - судовой ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе;

- дополнительный судовой ход - судовой ход, отходящий от основного, а затем соединяющийся с ним, а также судовой ход, отходящий от основного и предназначенный для подхода к берегу, причалам, затомам и т.п.;
- основной судовой ход притока является дополнительным по отношению к основному судовому ходу реки, в которую этот приток впадает;

### Комментарий

Основной или дополнительный судовой ход может быть определен особенностями движения и стоянки судов в бассейне и указан на карте реки и на местности знаком «Разделение судового хода». Это же относится к равнозначным судовым ходам.

- полоса движения - часть судового хода между его осью и правой или левой кромкой судового хода;
- ось судового хода - условная линия, проходящая в средней части судового хода, или линия, обозначенная навигационными знаками;

### Комментарий

Ось судового хода обычно совпадает с линией створ или линией осевых буев.

На участках с двухсторонним движением, где отсутствуют указанные навигационные знаки (в плесовых участках, в вогнутых ярах и т.п.), судоводители могут условно определять полосы движения и ориентировочно ось судового хода по карте водного пути. При этом ось судового хода, изображенная на карте, может смещаться от середины реки в сторону наибольших глубин и более четких ориентиров (мысов, яров и т.п.).

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

### Комментарий

Если кромка судового хода не обозначена знаками судовой обстановки, то ее определяют по навигационной карте. «Препятствия ограждают, когда они находятся в пределах полосы, ширина которой, считая от оси судового хода, на реках I группы равна полуторной гарантированной ширине судового хода, на реках II группы равна одной гарантированной ширине, а на реках III группы 0,75 значения гарантированной ширины судового хода».

«Берег считается ходовым (приглубым), если ширина примыкающей к нему несудовой полосы не превышает 10 м - при ширине судового хода до 50 м, 20 м - при ширине судового хода до 150 м и 30 м - при ширине судового хода более 150 м.» (Инструкция по содержанию навигационного оборудования внутренних судовых путей 1996г.).

Здесь ширина судового хода указана в данном месте реки, где расположен ходовой берег. По указанным в этой инструкции расстояниям, с учетом масштаба навигационной карты, можно определить кромку судового хода в местах, где кромочные знаки не предусмотрены. При наличии осевой обстановки левая кромка определяется линией осевых буев.

На основании этой записи можно сделать вывод: если кромочные знаки в указанной полосе не выставляются, т.е. не предусмотрены схемой расстановки знаков, то в пределах этой полосы препятствий нет.

Гарантированные габариты судового хода - установленные наименьшие габариты судового хода (глубина, ширина, радиус закругления) при проектном уровне воды. В случаях стояния уровня воды ниже проектных, при установленных на данных участках пути гарантированных габаритах, в путевой информации указываются фактические габариты судового хода.

Гарантированная ширина судового хода устанавливается на несколько лет Бассейновым органом государственного управления на водном транспорте.

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

### Комментарий

Встречное плавание следует понимать как движение одного судна вверх по течению, другого - вниз или встречное движение на противоположных или почти противоположных курсах в районах с кардинальной системой судовой обстановки или движение в противоположных направлениях в узкости.

- расхождение - маневр, связанный с прохождением одного судна относительно другого при встречном плавании;
- обгон - приближение обгоняющего судна к другому (обгоняемому) в направлении под углом более 22,5° позади траверза обгоняемого судна и обгон его;

### Комментарий

Обгон начинается с момента согласования и обмена сигналами и заканчивается, когда судно обгоняющее оставит позади судно обгоняемое.

На участках с кардинальной системой судоходной обстановки обгон считается, когда обгоняющее судно опережает в движении обгоняемое судно, при этом может подходить к нему с любого направления более  $22,5^\circ$  позади траверза обгоняемого судна. Сммотри комментарий к пунктам 152–155, 221 Правил.

- пересекающиеся курсы - пересечение курсов двух судов таким образом, что может возникнуть опасность столкновения;
- пропуск - частный случай расхождения или обгона.



Суда, идущие встречными курсами. Моторное судно обязано уступить дорогу парусному судну и не препятствовать его проходу.



Суда, идущие встречными курсами. Суда, обязаны расходиться левыми бортами



Суда, идущие пересекающимися курсами. Моторное судно обязано уступить дорогу парусному судну.

## 10.2 ОГРАНИЧЕНИЯ ПО РАСХОЖДЕНИЮ, ОБГОНУ, ДВИЖЕНИЮ СУДОВ, ОШВАРТОВАННЫХ БОРТАМИ, И ПЕРЕСЕЧЕНИЮ СУДОВОГО ХОДА

130

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

иметь в виду, что при движении самоходных судов, ошвартованных бортами, в том числе и маломерных, ухудшается их управляемость, появляется сложность во взаимодействии при маневрировании, что может привести к возникновению опасных ситуаций

131

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

132

Судам запрещается:

- движение самоходных судов, ошвартованных бортами, за исключением аварийных случаев и случаев комплексного обслуживания, но не более чем двух. При буксировке под бортом буксируемое судно находится с правой стороны буксирующего судна. При этом управлять движением и маневрированием и обеспечивать подачу сигналов должно судно, у которого свободен левый борт;

- обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе трех судов при ширине судового хода менее 200 м;
- пересечение судном полосы движения или всего судового хода на расстоянии менее 1 км от приближающихся судов без согласования взаимных действий, при этом во всех случаях пересечение должно производиться под углом, близким к прямому;
- расхождение и обгон судов в зоне аварийно-ремонтных, заградительных ворот каналов, переправ (при ширине судового хода менее 200 м), в пролете мостов, а также расхождение судов (кроме скоростных) в пределах 500 м выше и ниже мостов, если движение осуществляется через один пролет.

### Комментарий

Запрет распространяется на движение маломерных самоходных судов, ошвартованных бортами и работающих своими машинами. Следует

## 10.3 ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ И РАСХОЖДЕНИЯ СУДОВ

133

Судно на участке с двухсторонним движением должно следовать правой по ходу полосой движения, а там, где это затруднено (по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям), - придерживаясь оси судового хода и обеспечивая готовность к безопасному расхождению со встречными судами левыми бортами. При этом каждое судно своевременно уклоняется вправо, насколько это необходимо и безопасно, и следует так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади. Исключение из настоящего правила допускается в отношении судов, буксирующих плоты, и скоростных судов.

134

Судно, идущее вверх, первым заблаговременно, а в случае ограниченного по путевым условиям обзора - при визуальном обнаружении встречного судна, должно согласовать свои действия по радиотелефонной связи и подать отмашку с левого борта. Судно, идущее вниз, должно принять и незамедлительно подтвердить указанную сторону расхождения (пропуска) подачей отмашки.

135

В случае, когда по условиям пути или каким-либо другим причинам расхождение затруднено, судно, идущее вверх, с момента обнаружения судна, идущего вниз, должно регулировать свое движение таким образом, чтобы встреча произошла в наиболее удобном месте. При этом оно

должно заблаговременно уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно, убавить ход или остановиться и осуществить пропуск встречного судна по левому борту.

136

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

### Комментарий

*Изменение курса вправо исключает пересечение курсов судов и обеспечивает также выполнение требования пункта 133 настоящих Правил.*

*В подобных случаях изменение курса влево может быть только при особых обстоятельствах (см. комментарий к пункту 16 Правил). Если изменение курса влево будет неоправданным и по этой причине случится транспортное происшествие, возникнет нарушение данного пункта и пункта 133 настоящих Правил.*

137

При расхождении суда, не имеющие исправно действующих радиотелефонных станций и которые не смогли осуществить между собой радиотелефонную связь, должны подать сигнал «Прощу уменьшить ход».

138

В случае невозможности пропуска встречного судна по левому борту судно, идущее вверх, должно заблаговременно перейти на левую по ходу сторону в наиболее удобное место, уклониться влево, насколько это необходимо и безопасно, убавить ход или остановиться и осуществить пропуск встречного судна по правому борту, при этом предварительно согласовать свои действия по радиотелефонной связи и отмашками по правому борту.

139

Судно, буксирующее плот, первым заблаговременно, а при ограниченном по путевым условиям обзоре - при визуальном обнаружении встречного судна, должно показать отмашкой сторону расхождения. Встречное судно должно незамедлительно подать отмашку с соответствующего борта и осуществить расхождение или пропуск бортом, указанным плотоводом.

### Комментарий

*Управление крупными пассажирскими и грузовыми самоходными судами осложнено на узких фарватерах, при сильных течениях. Большая парусность судов (например, многопалубных, пассажирских) также осложняет управление, затрудняет производство маневров у пристаней, в шлюзах, при ветре. Большие размеры судов уменьшают обзор пространства вокруг судна. Перед носовой частью судна и по бортам его образуется непросматриваемая зона.*

*Полный радиус этой зоны, например, для волжских трехпалубных пассажирских теплоходов типа «Гастелло» и «Иван Сусанин» примерно равен 94 м, для дизель-электроходов типа «Россия» - 83 м, для пароходов типа «Володарский» - 137 м, для грузовых теплоходов типа «Б. Волга» - 97,5 м. Ширина непросматриваемой зоны для пассажирского двухпалубного парохода превышает 25 м по каждому борту. Поэтому управление большими судами при движении по*

*перекатам, шлюзам, каналам, узким участкам рек, под мостами и в других подобных условиях затруднено, а с командного пункта пассажирских и грузовых судов часто нельзя заметить приближения к судну мелких моторных и гребных судов.*

*Для толкаемого состава из двух волжских барж непросматриваемая зона достигает 327 - 368 м, а для состава из трех барж значительно больше. С невысокого судна, идущего навстречу толкаемому составу, бывает не видно теплохода-толкача, идущего за большегабаритными толкаемыми баржами, и судоводитель малого судна, особенно любитель, перед расхождением может ошибочно считать, что перед ним стоящие на якоре суда.*

*Велико расстояние и время гашения инерции речных судов. Например, самое малое время гашения инерции для остановки судна, идущего вперед полным ходом, таких, как трехпалубные теплоходы типа «Родина», равна 2,3 мин., причем минимальное расстояние, которое оно проходит за это время, равно 445 м (без учета влияния течения).*

*Как и каждое судно, пассажирские и грузовые речные суда начнут поворот не мгновенно с поворотом руля. Время запаздывания начала поворота для пассажирских и грузовых судов 3 - 10 сек. Причем время запаздывания поворота пропорционально увеличению водоизмещения судна (состава).*

## 10.4 ДВИЖЕНИЕ СКОРОСТНЫХ СУДОВ

140

Скоростные суда при движении не должны следовать в кильватер другим судам.

141

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

142

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

143

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

144

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

### Комментарий

Для расчета светлого времени суток рекомендуется брать из морского астрономического ежегодника (МАЕ) утреннее время начала гражданских сумерек и вечернее время конца гражданских сумерек.

Как известно, в период гражданских сумерек, когда солнце опускается за горизонт до 6°, еще достаточно светло, можно читать, на большом расстоянии видны отдельные предметы. В случаях особо пасмурной погоды, во время дождя, снега видимость в начале утренних и в конце вечерних гражданских сумерек может быть недостаточной.

Период гражданских сумерек зависит от географической широты и долготы места и времени года.

## 10.5 ДВИЖЕНИЕ МАЛОМЕРНЫХ И ПАРУСНЫХ СУДОВ

145

Маломерные суда должны следовать за пределами судового хода или по установленной полосе движения. В случае, когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование немаломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступили дорогу.

### Комментарий

Это правило устанавливает, чтобы маломерные суда (см. пункт 2 Правил) двигались за пределами судового хода. Разрешается движение таких судов по судовому ходу только в порядке исключения и лишь в пределах 10-метровой полосы вдоль правой по ходу кромки. Это исключение вступает в силу тогда, когда по условиям пути движение за кромкой судового хода невозможно. Например, если кромка судового хода непосредственно примыкает к берегу или навигационным препятствиям, при движении по каналам. В этом случае, при движении по судовому ходу (в пределах 10-метровой полосы) маломерные суда не должны мешать другим судам. Они обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена сигналами. Если движение таких судов по судовому ходу будет представлять помеху для немаломерных судов, стеснять их движение, создавать неясность в ситуации, то маломерные суда должны уйти за кромку судового хода (если это невозможно - прижаться к кромке) и, при необходимости, сбавить скорость до минимальной или остановиться.

Движение по судовому ходу вблизи кромки бывает необходимо для маломерных судов типа катер, имеющих значительную осадку, при которой за пределами судового хода на отдельных участках безопасность может не обеспечиваться.

При обгоне каким-либо судном судна маломерного с малым расстоянием между бортами может представлять опасность воздействия на маломерное судно носовой и кормовой волн от обгоняющего судна. Эти волны, поочередно действуя на кормовую оконечность маломерного, обгоняемого судна, могут резко повернуть его в сторону обгоняемого и привести к удару.

В той же ситуации обгона может проявиться явление «присоса», т.е. сближение бортами параллельно идущих на близком расстоянии судов. «Присос» легко компенсируется небольшим изменением курса в сторону от борта обгоняемого.

Обмен какими-либо конкретными сигналами между маломерными судами и между маломерными и немаломерными судами при расхождении и обгоне правилами не предусматривается.

На участках с осевой обстановкой навигационного оборудования суда осуществляют движение, придерживаясь линии осевых буев, оставляя их слева. Правая по ходу кромка, как правило, не обозначена вследствие большой ширины судового хода, поэтому маломерные суда должны идти на безопасном расстоянии правее от немаломерных судов.

На несудоходных водоемах нет знаков навигационной обстановки, определяющих направление и границы судового хода, нет путевой информации, поэтому для предупреждения столкновений судов следует неукоснительно выполнять требования пунктов правил, отража-

ющих особенности плавания на участках с кардинальной системой навигационного оборудования. Указанные требования пунктов Правил, как и другие пункты применительно к данным условиям, обеспечивают меры по предупреждению столкновения судов при отсутствии знаков навигационной обстановки.

При плавании по незнакомым участкам можно достаточно уверенно ориентироваться с помощью лоцманской карты реки.

При наличии подробной карты с координатной сеткой для определения местоположения судна полезно использовать прибор спутниковой навигации.

Следует иметь в виду, что навигационные плавающие знаки буи и бакены устанавливаются на глубинах не менее гарантированных на данном участке. Гарантированные глубины задаются на несколько лет и о них можно узнать в любом ближайшем подразделении бассейнового органа государственного управления на внутреннем водном транспорте или в лоцманской карте.

При движении за кромкой судового хода или на участках, где судового хода нет, необходимо внимательно следить за поверхностью воды с целью своевременного обнаружения препятствий. При наличии течения над подводными препятствиями – утопленными предметами, камнями и т.п. на поверхности воды образуются вихри, при этом граница резкого перепада глубин может обнаруживаться по изменению уровня поверхности, струй течения и характера ветровых волн. На мелководных участках ветровые волны становятся круче, интенсивнее образуются гребни.

Характер волн от движения водоизмещающего судна может меняться в зависимости от глубины. На мелководье поперечная волна под кормой становится выше, круче с опрокидывающимся гребнем. При этом нагрузка на двигатель увеличивается, а скорость движения снижается. Не следует заходить в сувой, водовороты, буруны над камнями и т.п.

В темное время суток осуществлять движение по незнакомому участку не рекомендуется осо-

бенно там, где могут быть препятствия: карчи, топляки, камни и т.п.

При плавании по водохранилищу или озеру необходимо иметь прогноз погоды, учитывать направление ветра, характер волнения и следить за изменением погоды. При угрозе возникновения шквального ветра, наступления грозового фронта принять заранее меры предосторожности или уйти в укрытие.

Запрещается движение маломерных судов по участкам, обозначенным знаками: «Движение мелких плавучих средств запрещено!»

Указанные знаки могут ограждать рейды, подходы к причалам, а также участки по требованиям охраны природы или рыбоохраны. При выборе пути следования необходимо учитывать наличие таких зон, запрещенных для движения. Это могут быть также зоны отдыха, районы рыбного нереста, акватории предприятий и другие закрытые для движения судов участки.

При соблюдении вышеуказанных условий не рекомендуется осуществлять движение ближе 100 метров к границам пляжей и мест отдыха.

## 146

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

- маломерные моторные суда должны уступить дорогу всем другим маломерным немоторным судам;
- маломерные немоторные суда и суда, не идущие под парусом, должны уступить дорогу парусным судам.

### Комментарий

Здесь выражение «...должны уступить дорогу...» обозначает, что уступить дорогу другим маломерным немоторным судам следует во всех случаях, где бы моторное судно ни находилось –

справа или слева от немоторного. Этот же пункт правила подразумевает, что моторное судно не должно мешать движению немоторного. Последнее требование этого пункта гласит, что все маломерные суда должны уступать дорогу парусным судам.

При движении маломерных моторных судов за пределами судового хода судно, имеющее другое со своего правого борта, уступает ему дорогу, если они идут пересекающимися курсами.

При встречном движении маломерные моторные суда, когда они идут прямо друг на друга, должны расходиться левыми бортами (п. 136 Правил).

При визуальном обнаружении встречного судна судоводитель должен осуществлять управление судном с учетом типов судов, скорости их сближения, условий и особенностей предстоящего расхождения.

Обгон маломерных судов производится за пределами судового хода, а в судовом ходу возможно ближе к кромке судового хода.

Обгон маломерного судна должен производиться на безопасном расстоянии от обгоняемого маломерного судна. При этом обгоняемое маломерное судно не должно мешать или усложнять процесс обгона повышением скорости, неоправданным маневрированием или устраивать гонки. Место для обгона следует выбирать заведомо безопасное, т.е. хорошо просматриваемое и достаточной ширины.

Обгон с участием парусных судов представлен в п. 154.

Для маломерного судна процесс обгона может считаться с момента, когда расстояние до обгоняемого судна становится приблизительно равным расстоянию тормозного пути при данной скорости обгоняющего судна.

Тормозной путь – это путь остановки судна с возможным включением заднего хода.

Окончанием обгона считается, когда обгоняемое судно остается позади за кормой обгоняющего.

## 147

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

- когда суда идут разными галсами, идущее левым галсом должно уступить дорогу другому судну;
- когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
- если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

### Комментарий

Галс – курс судна относительно ветра. Если ветер дует в левый борт, то говорят, что судно идет левым галсом, если в правый – то правым. Переменить галс – повернуть судно таким образом, чтобы ветер, не изменяя направление, стал дуть в другой борт.

Рассмотрим вариант, который определяет действия судна, идущего левым галсом и находящегося под ветром, когда оно не может определить, каким галсом идет судно, находящееся с наветренной стороны. В этом случае могут возникнуть два варианта:

если два судна идут разными галсами, то судно, идущее левым галсом, так или иначе обязано уступить дорогу;

если суда идут одним галсом, то судно, находящееся с наветренной стороны, уступает дорогу другому судну.

Предположим, судно, находящееся на ветру и идущее левым галсом, видит, что судно с подветренной стороны идет тем же галсом, тогда оно должно принимать меры к тому, чтобы уступить

дорогу. Если судно, идущее под ветром левым галсом, не может определить, каким галсом идет судно с наветренной стороны, тогда оно также должно уступить дорогу. Таким образом, оба судна будут принимать меры для предупреждения столкновения.

148

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

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

### Комментарий

В случае необходимости маломерным и парусным судам разрешается пересекать судовой ход. Это пересечение разрешается производить за кормой судов, идущих по судовому ходу. Допускается пересечение курса приближающихся судов, но это пересечение должно заканчиваться не ближе, чем за 1 км до них (п. 132 Правил). Исходя из этого, пересекать курс приближающихся судов можно лишь в том случае, если есть полная уверенность, что не маломерное судно движется очень медленно или осуществляет какой-либо маневр, например, постановку на якорь. Во всех остальных случаях для обеспечения безопасности маломерного или парусного судна им следует сбавить скорость или остановиться, пропустить судно, идущее по судовому ходу, и только после этого пересекать судовой ход. Пересечение следует осуществлять как можно быстрее и под углом, близким к прямому.

Парусным судам, ввиду особенностей их управляемости при движении под парусом, пересекать судовой ход приходится довольно часто, при этом судоводитель парусного судна должен таким образом «разложить галсы», чтобы не создавать помех судам, идущим по судовому ходу. Наибольшую опасность для маломерных

судов при пересечении судовой ходы представляют скоростные суда, особенно если маломерное судно находится со стороны солнца, а также составы ночью, более яркие огни которых находятся в конце состава на толкаче, а передние огни на баржах маскируются фоном других огней. Во всех случаях опасно пересекать судовой ход в зоне интенсивного движения судов на рейдах крупных портов.

149

Маломерным и парусным судам запрещается:

- маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих других судов, земснарядов, плавучих кранов и т.д. и в промежутках между ними;

### Комментарий

Во всех случаях маневрирование и остановка у близко идущих или стоящих не маломерных судов, остановка в пределах судовой ходы, причалов и дебаркадеров у нефтеналивных судов запрещены, поскольку представляют опасность для маломерного или парусного судна.

Маневрирование маломерного судна в непосредственной близости от идущего не маломерного судна представляет реальную опасность столкновения или затопления от судовой волны. Пересекать на лодке судовой волну рекомендуется под прямым углом к фронту волны. Недопустимо маломерному судну попадать между крупными судами, совершающими обгон или расхождение. Крупное судно, во избежание столкновения, вынуждено будет резко маневрировать и в результате уклонения, отворота может выйти за пределы судовой ходы и потерпеть аварию. Ответственность в этом случае будет возложена на маломерное судно, которое создало опасную ситуацию.

Не следует осуществлять движение и маневрирование в районе буксирных, якорных и швартовных канатов.

Необходимо всегда помнить, что любое судно – это техническое средство, управление которым требует навыков, осторожности и предусмотрительности. Показ эффектных судоводительских способностей или предельных технических возможностей судна, попросту лихачество, может привести к преступлению. Указанные действия стимулируются и оцениваются на специально организованных соревнованиях, где устанавливаются свои правила и критерии, обеспечивающие необходимый уровень безопасности.

Запрещается также останавливаться у водозаборов, мостов и других подобных гидросооружений. Необычное движение, маневрирование или остановка судна у водозабора, устья моста или другого подобного гидросооружения привлечет внимание с позиции безопасности гидросооружения.

При необходимости выполнения производственных заданий остановка и швартовка у назначенных судов и объектов должна быть соответствующим образом подготовлена с соблюдением мер безопасности. В этих случаях подходить к борту судна можно только с разрешения вахтенного начальника к указанному им месту.

- останавливаться и становиться на якорь в пределах судовой ходы (полосы движения, рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков;

### Комментарий

Запрещение остановки у плавучих навигационных знаков вызвано тем, что в темное время суток маломерное судно может своими огнями дезориентировать суда, двигающиеся по судовому ходу, закрыть знак корпусом или сместить плавучий знак за счет дополнительной нагрузки на якорь.

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

### Комментарий

Выход на судовой ход при видимости менее 1 км опасен тем, что суда, использующие при ограниченной видимости радиолокатор, могут не определить эхо-сигнал от маломерного судна на экране РЛС. Маломерное судно, не оборудованное навигационными приборами, при этих условиях не может уверенно ориентироваться и может попасть под состав или на какое-нибудь препятствие.

Даже самые опытные судоводители в сильном тумане, не имея навигационных приборов, полностью теряют ориентировку и иногда, не замечая того, переходят на обратное направление движения.

Судоводитель маломерного судна должен всесторонне оценить ситуацию при возникновении опасности выхода на судовой ход или неуверенности в оценке ситуации, в том числе при ориентировании, и немедленно остановиться. Движение в условиях ограниченной видимости опасно!

Движение галсами ухудшает ориентировку других судов по огням парусного судна. Зависимость парусных судов от ветра не обеспечивает в должной мере безопасность маневрирования при расхождении и обгоне, поэтому им запрещен выход на судовой ход не только при ограниченной видимости, но и ночью.

## 10.6 ДВИЖЕНИЕ ПО НЕПРОСМАТРИВАЕМЫМ И ЗАТРУДНИТЕЛЬНЫМ УЧАСТКАМ

150

Во избежание встречи на участках или местах, где расхождение судов затруднено, применяются следующие правила:

- судно при подходе к просматриваемому и затруднительному участку, где встречное судно визуально заблаговременно обнаружить невозможно, должно сообщить о подходе по радиотелефонной связи, уменьшить ход и подать «один продолжительный звук». Ночью этот сигнал должен дублироваться лучом прожектора, направленным вверх; судно при движении по указанному участку большой протяженности должно через каждые 2-3 минуты подавать «два продолжительных звука»;
- суда, убедившись в занятости участка, должны принять меры для обеспечения безопасного расхождения (пропуска), а если участок с односторонним движением - остановиться и ожидать в безопасном месте для пропуска встречного судна;
- при одновременном подходе судов сверху и снизу к участку с односторонним движением судно, идущее вверх, должно остановиться в безопасном месте и пропустить судно, идущее вниз.

151

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

## 10.7 ОБГОН СУДОВ

152

Обгон может производиться лишь тогда, когда обгоняющее и обгоняемое суда удостоверились в том, что обгон не представляет опасности, и подтвердили согласие на обгон по радиотелефонной связи и световыми сигналами. Обгоняемое судно должно по требованию обгоняющего судна уменьшить скорость и предпринять другие действия для обеспечения безопасности обгона.

154

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

155

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

153

Обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно по левому борту. Обгон по правому борту допускается как исключение, когда обгон по левому борту затруднен из-за путевых, метеорологических или других условий.

## 10.8 ВЫПОЛНЕНИЕ ОБОРОТА. ДВИЖЕНИЕ НА РАЗВЕТВЛЕНИЯХ СУДОВЫХ ХОДОВ.

156

Суда могут произвести оборот лишь после того, как они удостоверились в том, что движение других судов дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.

### Комментарий

*Перед производством оборота следует полностью оценить обстановку в отношении движения других судов и предупредить по УКВ радиосвязи о своих намерениях.*

157

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

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

### Комментарий

*Следует иметь в виду, что производство оборота перед приближающимся судном, даже если он начат заблаговременно, но без согласования, может привести к неожиданному маневру приближающегося судна и возникновению опасной ситуации. Поэтому во всех случаях безопасней выполнять оборот за кормой проходящих судов.*

*При движении судов друг за другом судно, намеревающееся сделать оборот, заблаговременно предупреждает идущие за ним суда о своем намерении по УКВ радиосвязи или сигналом: «Я намереваюсь делать оборот» и действует с учетом условий и обстоятельств.*

158

Оборот не допускается в местах, указанных на лоцманских картах.

159

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

160

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

161

Суда, идущие от берега, причала или дополнительного судовой хода, должны беспрепятственно пропускать суда, следующие по основному судовой ходу.

## 10.9 ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ

162

Судно на участках с ограниченными габаритами судовой ходы, в затонах, при приближении к откосу канала, берегу, при проходе вблизи земснарядов, стоящих судов, пляжей и мест отдыха, а также на участках пути, где скорость движения ограничена документами, определяющими особенности движения судов в бассейне, предписывающими знаками или обозначена на карте, должно осуществлять движение на пониженной скорости (вплоть до минимальной), чтобы не создавать опасного волнения.

### Комментарий

*Предупреждение возникновения аварийных ситуаций при прохождении некоторых участков пути с ограниченными габаритами или стесненными, стоящими на них судами, осуществляется путем снижения скорости движения вплоть до минимальной или установленной знаками ограничения скорости.*

*Этим удается избежать опасного для других судов волнения, или явления гидродинамического воздействия судов друг на друга, или между берегом и судном. Опасность возникновения последнего, крайне нежелательного явления, увеличивается с ростом скорости и уменьшением расстояния между судами (объектом и берегом), а также в условиях мелководья.*

*Положения правила конкретно требуют от судоводителя снижения скорости движения в перечисленных ситуациях. Конечно, при этом судоводитель не должен упускать из вида необходимость учета всего многообразия условий и обстоятельств каждого конкретного случая.*

*Если маломерное судно, имея малые габариты, не испытывает затруднений по ограничению габаритов пути и не создает опасного волнения, то судоводитель должен учитывать наличие других судов и сложности пути, особенно в темное время суток.*

## 10.10 ТРЕБОВАНИЯ К ТОЛКАЧАМ, БУКСИРОВЩИКАМ И СОСТАВАМ

163

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

164

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

165

Самоходным судам, буксирующим и толкающим составы, запрещается оставлять эти суда при швартовке и постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили судовой ход и пока судоводитель состава не убедился в безопасности их постановки.

166

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

## 10.11 ЗАПРЕЩЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ

167

Когда БОГУ на ВВТ вводят в действие общий запрещающий сигнальный знак (приложение № 5 к настоящим Правилам), указывающий, что судоходство на участке временно прекращено, все суда должны остановиться, не доходя до этого запрещающего сигнального знака.

### Комментарий

*Запрещающий знак (сигнальный знак «Семафор») должен устанавливаться на месте, где он хорошо будет виден на достаточном расстоянии, чтобы можно было сделать оборот для остановки судна.*

*БОГУ на ВВТ для закрытия судовой хода могут выставлять 2–3 красных буя поперек судовой хода (п. 151 Инструкции по содержанию навигационной обстановки на ВВП)*

168

Принятое БОГУ на ВВТ решение о временном прекращении или ограничении судоходства на определенном участке водных путей должно быть доведено также до судовладельцев и судоводителей по радиотелефонной связи и в извещениях судоводителям или другим способом (приказ № 55 2002 г. (рег. № 3551), пункт 8.5. Правил).

### Комментарий

*Решение о временном прекращении или ограничении судоходства должно сообщаться ежедневно в путевой информации по радио и в путевых листах до снятия ограничений.*

## 10.12 ПРОХОЖДЕНИЕ МИМО ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ И ДНООЧИСТИТЕЛЬНЫХ СНАРЯДОВ

169

Судно при подходе к работающему на судовом ходу дноуглубительному или дноочистительному снаряду на расстоянии не менее 1 км должно подать звуковой сигнал «Внимание» и согласовать по УКВ радио-связи сторону прохода.

### Комментарий

*При подходе к месту работы земснаряда необходимо обратить внимание на положения его тросов: на становой, который направлен выше по течению, и на поперечные (папилонажные) троса.*

170

Дноуглубительный снаряд должен освободить часть судового хода, достаточную для пропуска судна, и показать сторону прохода ночью миганием двух тентовых огней (если земснаряд отошел к левой кромке - зелеными, к правой - красными), днем - светимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой.

171

Дноочистительный снаряд должен показать сторону прохода ночью миганием одного кругового огня (белого при работе у левой кромки судового хода, красного - у правой), днем - светимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой.

172

Судно при получении разрешительного сигнала должно подать отмашку с соответствующего борта и проходить, принимая необходимые меры предосторожности.

173

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

### Комментарий

*При прохождении мимо судна, занятого подводными и водолазными работами, необходимо сбавить скорость до минимальной, чтобы обеспечить безопасность людей, работающих под водой, и не нарушить производства работ. Для этой же цели при прохождении вблизи путей-скового судна, занятого обслуживанием плавучего знака, рекомендуется также сбавить скорость.*

174

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

175

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

Судно, получив сигнал «Предупреждение», должно незамедлительно прекратить движение до получения разрешения на проход без повторного запроса.

176

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

## 10.13 РАБОТА ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ

177

Паромы могут пересекать судовой ход только тогда, когда они убедились, что движение других судов дает возможность сделать это без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменять свой курс или скорость.

178

Паромы канатных переправ подчиняются следующим правилам:

- не осуществляющий перевозки паром должен стоять на месте, которое ему отведено для стоянки;
- паром не должен оставаться на судовом ходу дольше, чем это необходимо для работы.

179

Судно при подходе к канатной переправе или светофору не менее чем за 1 км должно подать «один продолжительный звук»

## 10.14 ПРОХОД СУДОВ ПОД МОСТАМИ

180

Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоводные пролеты, оборудованные действующими навигационными знаками и огнями.

### Комментарий

*Запрещается проходить через пролеты, не обозначенные навигационными знаками или огнями.*

181

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

### Комментарий

*Особые условия прохода под мостами или ограничения устанавливаются особенностями движения и стоянки судов в бассейне с указанием назначения пролетов мостов для движения вниз, вверх и могут указываться отдельно для маломерных судов. Информация об условиях прохода под мостами также указывается в навигационных (поцманских) картах.*

182

Во всех пунктах, кроме областных, краевых и республиканских центров, разводка наплавных

мостов и пропуск через них судов должны осуществляться в любое время суток.

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

183

Пропуск судов через разводные и наплавные мосты регулируется их владельцами с помощью светофорной и семафорной сигнализации (приложение № 5 к настоящим Правилам).

184

При приближении к наплавным мостам на расстояние не менее 1 км суда подают сигнал «Внимание».

### Комментарий

*При подходе к разводному наплавному мосту следует учитывать возможность непредвиденной задержки его разводки и быть готовым к остановке на подходе к мосту. Проходить мост можно только после окончания его разводки и разрешающего сигнала светофора (семафора).*

185

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

Одновременным следует считать подход судов к зоне моста в пределах 500 метров выше и ниже моста.

**186**

В условиях ограниченной (менее 1 км) видимости прохода судов и толкаемых составов под мостами разрешается только при условии, что судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие надежно опознать эти пролеты не менее чем за 0,5 км, уверенно ориентироваться при подходе к ним (визуально или с помощью технических средств). При этом ширина судоходных пролетов должна быть для одиночных судов и однопиточных составов не менее пятикратной ширины судна (состава), для других толкаемых составов - не менее трехкратной ширины состава.

**10.15 ПРОПУСК СУДОВ  
ЧЕРЕЗ ШЛЮЗЫ****187**

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

**188**

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

**189**

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

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

**190**

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

**191**

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

**Комментарий**

*Маломерные суда, чтобы не мешать другим судам, входят в шлюз после всех совместно с ними шлюзующихся судов и составов и только с разрешения диспетчера (начальника вахты) шлюза (п. 32 Правил пропуска судов и составов через шлюзы ВВП РФ) и строго выполняют все его указания.*

*В некоторых субъектах Российской Федерации районами водных путей и судоходства или Управлениями каналов и гидросооружений по согласованию с ГИМС устанавливается определенное время пропуска маломерных судов через шлюзы. Установленное время и условия пропуска маломерных судов можно узнать в региональной ГИМС или в вышеназванных организациях.*

*В п. 3.3.11. Правил технической эксплуатации речного транспорта говорится «Правила шлюзования маломерных судов должны быть вывешены перед входом в шлюз».*

Перед входом в шлюз вооруженной охраны шлюза, в соответствии с мерами предупреждения терроризма, могут быть проверены документы лиц, находящихся на маломерном судне, и произведен досмотр судна.

Замедленные работы со швартовными концами могут привести к тому, что нижний швартов будет снят, а верхний еще не надет на крюк. При этом катер будет моментально отброшен течением от стенки.

Не рекомендуется шлюзоваться на крюках на одном швартовном конце, а также шлюзоваться «на руках», т. е. перехватывать крюки руками без подачи швартовов. Такое «шлюзование» нужно расценивать как лихачество, чреватое тяжелыми последствиями.

Судоводитель маломерного судна в каждом отдельном случае решает вопрос, как швартоваться в камере. Если есть необходимость в швартовке за специальные швартовные устройства в камерах шлюза, то лучше швартоваться за неподвижные крюки, наглухо укрепленные в стенках. За причальные тумбы маломерным судам швартоваться практически невозможно в виду громоздкости работы со швартовными тросами.

Лучшим и наиболее безопасным способом шлюзования является стоянка маломерного судна в камере шлюза около транспортных судов. Швартоваться к транспортным судам в камере шлюза для совместного шлюзования можно только после разрешения вахтенного начальника судна.

192

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

193

При движении в подходных каналах шлюзов обгон судов, кроме обгона скоростными судами

водоизмещающих судов, допускается только с разрешения диспетчера шлюза.

194

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

195

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

#### Комментарий

Проверка надежности указанных устройств проводится путем визуального осмотра. Рулевое устройство осматривается на ходу в действии, дистанционное управление двигателями – в процессе маневрирования при остановке перед шлюзом и если есть основание для более детальной проверки, следует произвести маневр торможения на подходе к зоне внешней границы шлюза, т.е. не доходя до дальнего светофора более 1 км. Проверить готовность пусковых устройств главных двигателей: наличие воздуха в пусковых баллонах, уровень зарядки стартерных аккумуляторов.

Кроме указанных проверок на подходе (не менее 1 км) к внешней границе шлюза, следует проверить уровень топлива в расходных цистернах, чтобы его хватило с запасом на весь период шлюзования. Проверить наличие воды в топливе расходной цистерны и удалить ее.

196

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

197

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

198

Суда длиной более 30 м должны швартоваться не менее чем двумя швартовными, расположенными по одному борту. При швартовке за причальные тумбы камер шлюзов персонал шлюза должен выделить необходимое количество швартовщиков. Швартовка за плавучие рымы обеспечивается персоналом судна.

199

При нахождении судов в шлюзе:

- если на опорных стенках шлюзовой камеры указаны соответствующие границы, суда должны находиться в их пределах;
- во время наполнения и опорожнения камеры шлюза и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы так, чтобы они не ударялись об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или другие суда;

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

#### Комментарий

В процессе шлюзования необходимо постоянно следить за положением швартовных тросов и плавучих рымов, на которых они закреплены. При наполнении или опорожнении камеры следует обеспечить беспрепятственное перемещение судна по вертикали у стенки шлюза, при этом можно использовать кранцы-приспособления для смягчения ударов и исключения трения судна о стенку шлюза. В течение всего периода шлюзования мотор судна должен быть готов к запуску.

200

Разрешается совместное шлюзование судов в следующем порядке:

- танкеры и нефтеналивные составы с грузами (или их остатками) в любом сочетании;
- сухогрузные суда и составы (кроме судов с ядовитыми, взрывчатыми и другими огнеопасными грузами), а также суда технического флота с танкерами, загруженными нефтепродуктами (или их остатками) с температурой вспышки паров 60°C и выше;
- пассажирские суда (в том числе скоростные) с сухогрузными судами (составами) (кроме судов с ядовитыми, взрывчатыми и другими огнеопасными грузами) и судами технического флота.

#### Комментарий

Варианты совместных шлюзований судов различных типов преследуют цель наиболее эффективного использования шлюзов, не подвергая излишней опасности стенки шлюзовой камеры, ворота и экипажи судов. Особенно это относится к пассажирским судам.

Правилами пропуска судов и составов через шлюзы ВВП РФ (п. 16г) запрещается совместное шлюзование любых судов с судами, перевозящими отравляющие и взрывчатые грузы.

## 201

При совместном шлюзовании должны соблюдаться следующие правила:

- танкеры заходят в шлюз и становятся первыми;
- сухогрузные суда могут быть поставлены в камере шлюза на траверзе танкера при условии, что расстояние между бортами будет не менее 1 м;
- судоводители совместно шлюзуемых танкеров и других судов обязаны выполнять специальные мероприятия противопожарного режима, предусмотренные действующими правилами для такого случая.

## 202

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

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

### Комментарий

Получение распоряжения от диспетчера шлюза можно подтвердить, при неисправности радиотелефонной связи, звуковым сигналом «Я вас

понял». Об окончании швартовки в камере шлюза и готовности к шлюзованию сообщается по радиотелефонной связи (УКВ) или коротким звуковым сигналом.

Невозможность выполнения распоряжения диспетчера может обуславливаться погодными условиями, помехой со стороны других судов, внезапным отказом каких-либо устройств, механизмов судна или плавучих рымов шлюза. Об этом необходимо сразу же сообщить по радиосвязи или подать звуковой сигнал «Предупреждение» (не менее пяти коротких звуков).

При любых задержках или особенностях шлюзования судоводитель маломерного судна, не имеющий радиосвязи, может передать информацию диспетчеру через ближайшее судно, у которого имеется такая связь.

## 203

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

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

### Комментарий

Перед открыванием ворот, после опорожнения камеры, в ней происходит выравнивание горизонтов воды и образуется течение, направленное с нижнего бьефа в порожнюю камеру. Этим течением отбрасываются назад суда и составы, особенно стоящие около нижних ворот камеры шлюза, а суда, стоящие на швартовах со слабиной, приходят в беспорядочное движение. Это же выравнивание горизонтов воды вызывает движение судов, стоящих ниже нижних ворот шлюза в ожидании входа в шлюз снизу.

Судоводитель маломерного судна, оберегая его от повреждения, должен опасаться обратного движения судов в камере шлюза. Особенно это опасно, если маломерное судно стоит позади всех шлюзуемых судов, близко от верхних ворот

шлюза. Лучшим шлюзованием вниз является шлюзование с транзитными судами – с ошвартовкой у стрелевого борта барж.

Когда ворота открываются, еще нельзя выходить из шлюза. Только когда будет дан разрешительный сигнал на выход катера из камеры, судоводитель может выводить свой катер из шлюза. Запрещено выводить катер из шлюза полным ходом и обгонять в камере шлюза впереди выходящие суда.

## 204

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

### Что требуется помнить перед входом в шлюз:

1. Шлюз заполняется и опорожняется, как правило, с дальнего от входа конца. Так как это достаточно бурный процесс, то чем ближе к входным воротам вы будете стоять, тем лучше для вас.
2. Двигатель лучше держать включенным все время шлюзовки, даже стационарный: время от времени им приходится подрабатывать и не только из-за течения, вызванного опорожением или заполнением камеры – большие суда иногда подрабатывают двигателем прямо в камере и тогда бывают очень неприятные моменты.
3. Порядок выхода такой же, как и порядок входа, а вы заходите последними, как самые маленькие.

### Что надо сделать до входа в шлюз:

1. Ввесить кранцы на тот борт, которым вы будете подходить к стене камеры. Если к ва-

шему борту поставят еще кого-то, например мотолодку, то проблема кранцев по обычной речной практике – это вопрос ответственности того, кто подошел последним, следовательно, свой борт от соседа защищать не вам. Беда только в том, что некоторые владельцы дюралевых мотолодок понятия не имеют о том, что надо беречь свои и чужие борты кранцами. Правила правилами, а повесить кранцы на наружный борт, может, и придется. С другой стороны, в случае очень недружественной ситуации можно такого, не желающего ничего слушать соседа и просто прогнать от своего борта – закон на вашей стороне.

2. Завести по тому же борту швартовый канат снаружи леерного ограждения.

3. Расставить людей следующим образом: бакового с отпорником на носу; второго матроса с небольшим багром (это важно – именно с багром с крючком на оковке) в районе миделя; на корме обычно достаточно рулевого, если он успевает одновременно работать с отпорником и со швартовым. При определенном навыке управляются не только втроем, но и в одиночку.

Возможен вариант с такимведением швартовых: два швартова петлями – с носа и кормы, закрепив коренные концы за носовую и кормовую утки. Этот способ предусматривает швартовку «серьгами» с носа и кормы.

Большие суда при маневрировании на швартовке подрабатывают машинами, и иногда очень энергично. При этом углы струй от их винтов сильно не совпадают с ДП судов: им надо прижать корму к рымам. В результате в камере создается сумбурная струйная картина, которая может привести к непростым ситуациям.

Надо приготовить два швартовых – носовой и кормовой. Крепятяся они, соответственно, к носовой и кормовой уткам, к кормовой – с того борта, которым будете швартоваться. Коренной конец крепится, швартов укладывается вдоль борта и, образуя петлю, поворачивает обратно в сторону коренного. Т. е. швартоваться вы будете «серьгой». Один из матросов, при подходе к рыму находится у миделя и когда мидель яхты

поравнялся, а точнее — остановился перед рымом, он накидывает обе петли на рым. Матросы на носу и на корме берут в руки ходовые концы швартовов. До начала подъема или спуска воды ходовые концы крепят к уткам. Это на случай, если судно перед вами начнет работать машинами — на руках концы можно и не удержать. И к тому же отпорниками придется упираться изо всех сил. А как только вахта сообщит, что шлюзовка началась, оба матроса снимают ходовые концы с уток и держат их на руках, регулируя по необходимости положение судна. Швартовы держат одной рукой, а другой — отпорники, которыми регулируют параллельность положения судна относительно стенки.

Как только все отшвартованы, начинается закрытие ворот (не раньше). Однако есть одно «но»: вы стоите на крайнем рыме и у ворот есть концевой датчик — на одной стенке шлюза источник света, на другой приемник. Обязательно следите за тем, чтобы корма лодки не перекрывала линию датчика. Обычно после закрытия ворот по радио подается команда: «Внимание на судах! Начинаю наполнение (или опорожнение) камеры. Следите за швартовками!».

Что надо делать в процессе шлюзовки: держать место и положение. А именно: надо стремиться всеми силами держать ДП параллельно стене шлюза, не отходить от нее и не прижиматься и не сползать миделем ни вперед, ни назад от рыма. Для предотвращения продольных смещений у вас есть двигатель и швартовы в случае работы по второму способу; для бокового смещения — швартов и отпорники с кранцами; а для удержания ДП лодки в параллель со стенкой отпорники и... руль. Дело в том, что в камере все время шлюзовки есть течения, и немного переключивая руль, вы можете «поворачивать» на месте корпус за счет своеобразного «плавания на месте» — в каком-то смысле обратное движение, как в гидрлотке или аэродинамической трубе.

Иногда, особенно во второй половине навигации, крайние и предкрайние плавучие рымы бывают неработоспособны — либо заклинены, либо еще что-то. Тогда вам предстоит более увлекательная задача — шлюзовка «на крючках». Вместо рыма вам придется задаться за один из

стационарных крюков, расположенных в виде вертикального ряда на стене шлюза. В этом случае матрос в районе миделя по мере опускания или поднимания должен успевать багром сбрасывать петлю с N-ного крюка и тут же надевать его на N+1-1. В момент переброса швартова надо быть вдвойне настороже и не гнушаться даже держаться руками прямо за стену шлюза. И лучше, если матрос на миделе вообще не выпускает из рук швартов в районе петли.

Какие еще возможны опасности: рым может заклинить прямо у вас на глазах, поэтому постоянно смотрите за ним, особенно в начале наполнения или опорожнения ванны, и в случае, если он завис, немедленно отцепляйтесь и двигайтесь к ближайшему крюку (хотя бы и стационарному). По окончании маневра обязательно доложите вахтенному. Но никогда не спешите: «завис» — это значит не двигается, хотя вода изменила уровень уже более чем на метр. Другая опасность — торчащая из стен арматура — тоже следите за тем, чтобы она не ободрала ваши борта.

По окончании опорожнения или наполнения камеры не снимайте швартов до тех пор, пока не только не загорится выходной зеленый, но и пока не уйдут с места швартовки все суда, которые должны выйти до вас. А лучше дождитесь, пока корма последнего из выходящих перед вами пройдет середину или 2/3 камеры в сторону выхода, после чего подайте команду «Отдать швартовы!», а потом — «Оттолкнуться от стенки!». Швартовы вытягиваются за коренные концы с носа и с кормы. Проследите, чтобы от стенки отошли и нос и корма, и теперь включайте скорость. Выйдя на середину камеры, можно дать ход в 1,5–2 узла: волна от вас небольшая, а чем быстрее выскочите из шлюза, тем лучше всем.

Еще раз про правила хорошего тона: проходя выходные ворота, не забудьте поблагодарить шлюз за хорошую шлюзовку. Повторимся: вокруг вас на реке доброжелательные люди, которые ожидают от вас такого же отношения. Исключения бывают, но они только подтверждают правила.

## 10.16 ПЛАВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ

### 205

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

### 206

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

Примечание. Маломерным судам выход на судовый ход в условиях ограниченной видимости запрещен п. 149 Правил и п. 8 Правил пользования маломерными судами.

### 207

При остановке суда должны, по возможности, освободить судовый ход.

### Комментарий

Место стоянки в условиях ограниченной видимости следует выбирать за кромкой судового хода, если это безопасно, чтобы не создавать помехи другим судам и обеспечить безопас-

ность стоянки судна. Стоянка под ухвостьем острова, под косой, у отдели за кромкой судового хода будет безопаснее.

### 208

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

### 209

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

- радиолокационная установка;
- прибор, указывающий скорость поворота (циркуляции судна) или компас;
- радиотелефонная установка, позволяющая осуществлять радиотелефонную связь между судами и между судном и берегом;
- устройство для подачи звуковых сигналов.

## 210

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

## 211

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

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

## 212

В условиях ограниченной (менее 1 км) видимости плавание судов, кроме указанных в пункте 210 настоящих Правил, в зависимости от габаритов судового хода разрешается:

- при ширине судового хода менее 100 м - движение одиночным судам, толкаемым составам с одним несамостоятельным судном только вверх;
- при ширине судового хода 100 м и более, но менее 200 м - одиночным судам двухстороннее движение, а толкаемым составам - только вверх;
- при ширине судового хода 200 м и более судам и составам - двухстороннее движение

ние (плотным составом в этих условиях движение разрешается только по озерам и водохранилищам);

- на каналах независимо от ширины судового хода - двухстороннее движение одиночным судам и толкаемым составам только при визуальной видимости берегов по траверзу и не менее двух длин судна (состава) по курсу.

## 213

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

## 214

Плавание в условиях ограниченной видимости должно осуществляться с соблюдением постоянного:

- визуального и слухового наблюдения;
- квалифицированного радиолокационного наблюдения;
- нахождения в рулевой рубке, кроме рулевого, двух судоводителей, один из которых является капитаном судна.

## 215

При ведении переговоров по радиотелефонной связи необходимо, указывая местоположение относительно приметных ориентиров, точно установить, что разговор ведется именно с тем судном, с которым необходимо согласовать взаимные действия.

## 216

При движении и стоянке суда в условиях ограниченной видимости должны подаваться сигналы.

## 217

Как только на судах, плавающих при помощи радиолокатора, будут замечены на экране суда (эхо-сигналы), положение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда они приближаются к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране суда, судоводители должны:

- подать: одиночные суда - «один продолжительный звук», а составы - «один продолжительный и два коротких звука». Сигнал должен повторяться так часто, как это необходимо;
- сообщить по радиотелефонной связи судам, движущимся во встречном направлении, информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства;
- уменьшить скорость до минимальной и в случае необходимости остановиться.

## Комментарий

При появлении на экране радиолокатора одной или нескольких движущихся целей или при приближении к участку, где могут находиться суда, следует принять дополнительные меры предосторожности: выйти на радиосвязь, сбавить ход до минимального, уклониться, по возможности, вправо по ходу, при необходимости остановиться. Особое внимание должно обращать на ближние цели, движущиеся на острых курсовых углах, а также на пересекающихся курсах. Надо иметь в виду, что изображения близко находящегося друг к другу судов могут на какое-то время сливаться.

При плавании в условиях ограниченной видимости следует иметь в виду, что в начале образования тумана суда, не имеющие локатора и компаса, могут какое-то время продолжать движение

до места возможной остановки. В этой ситуации особое значение имеют радиотелефонная связь с таким судном и звуковые сигналы.

В районах с кардинальной системой навигационного оборудования суда, не оборудованные локатором, в большинстве случаев не могут стать на якорь из-за больших глубин, поэтому они продолжают движение по компасу и карте. На них не распространяются пункты настоящих Правил, регламентирующие плавание в условиях ограниченной видимости (п. 208 Правил). При движении такие суда, в том числе и маломерные, должны регулярно подавать сигналы, указанные в таблице выше. Для расхождения с такими судами используется радиотелефонная связь, звуковые сигналы для условий ограниченной видимости, указанные в данном пункте, и сигналы маневроуказания.

Если судно, не имеющее радиолокатора и радиотелефонной связи, услышало звуковые сигналы другого судна, оно должно немедленно сбавить скорость до минимальной или остановиться, чтобы другое судно, например, имеющее радиолокатор, могло уверенно сориентироваться и принять соответствующие меры. Маломерное судно в этом случае должно уйти по возможности дальше в безопасную сторону от приближающегося судна.

## 218

Судно, которое обнаружило присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должно определить: развивается ли ситуация чрезмерного сближения и столкновения. Если это так, то судоводители должны своевременно предпринять меры для расхождения, причем когда мерой является изменение курса, то, насколько это возможно, следует избегать:

- изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;
- изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

Суда и составы при движении в одном направлении в условиях ограниченной (менее 1 км) видимости, если они не намерены обгонять друг друга, должны соблюдать между собой безопасную дистанцию, которая в любом случае должна быть не менее пятикратного тормозного пути судна для данной скорости.

Суда при ограниченной (менее 1 км) видимости должны заблаговременно по радиотелефонной связи договориться о наиболее удобном месте расхождения (пропуска) и осуществлять его только левыми бортами следующим образом:

- судно, идущее вверх, при подходе к согласованному месту должно уклониться или уменьшить скорость до минимальной или остановиться и осуществить пропуск встречного судна (состава) по левому борту;
- судно, идущее вниз, при подходе к согласованному месту должно заблаговременно уменьшить ход до минимального, уклониться вправо настолько это необходимо и безопасно и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади;
- судно, идущее вверх, осуществляет расхождение с плотовым составом по борту, указанному буксировщиком плота.

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

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

## 10.17 ОСОБЕННОСТИ ПЛАВАНИЯ НА УЧАСТКАХ С КАРДИНАЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

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

### Комментарий

Границы участков с кардинальной системой навигационного оборудования на внутренних водных путях указываются в особенностях движения и стоянки судов в бассейне, навигационных картах и лоциях. Если на указанных участках не действуют Международные правила предупреждения столкновения судов, то действуют все разделы настоящих Правил применительно к обстоятельствам и особенностям плавания на этих участках. На участках с кардинальной системой навигационного оборудования действуют все пункты Правил, кроме пунктов, устанавливающих условия плавания только в районах с латеральной системой навигационного оборудования, и по своему смыслу они не могут быть применимы при плавании на участках с кардинальной системой.

Пункты 222–226 относятся только к участкам с кардинальной системой. Пункт 218, в основном, также относится к кардинальной системе, однако в водохранилищах, озерах, на широких плесах крупных рек, где траверзное расстояние между бортами может быть заведомо безопасным, применение этого пункта будет обоснованно.

Условия плавания на отдельных участках могут отражаться в особенностях движения и стоянки судов в бассейне.

При плавании за пределами судового хода, на значительном расстоянии от него в водохранилищах, озерах, где отсутствует судоходная обстановка, а также на несудоходных водоемах следует руководствоваться пунктами Правил для участков с кардинальной системой навигационного оборудования.

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

### Комментарий

Противоположные или почти противоположные курсы можно определить по створам судовых мачт, ночью топовых огней, если они на разных мачтах, когда они в створе или почти в створе, по положению состава относительно буксировщика или толкача, ночью по расположению их огней также в створе или почти в створе. При этом должны быть видны оба бортовых огня.

В данной ситуации необходимо постоянно следить за изменением курса встречного судна и, если позволяют условия, свой курс держать правее встречного судна. При этом следует учитывать возможность изменения курса встречного судна при обходе навигационного препятствия, разделения судовых ходов и т.п. Если створы огней встречного судна попеременно меняют направление и показывается то один, то другой

бортовой огонь, можно определить, что судно рыскает, и в этих условиях должен применяться данный пункт Правил.

В случае неясности в ситуации со сближением действовать по пунктам 16 и 17 Правил.

## 224

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

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

### Комментарий

При плавании в районах с кардинальной системой навигационного оборудования настоящий пункт Правил должен применяться во всех случаях плавания судов, находящихся на виду друг у друга, когда пересечение курсов может произойти на расстоянии менее одной мили от одного из сближающихся судов.

Если судно находится справа и не считается на противоположном или почти противоположном курсе, из бортовых огней виден только красный, ему необходимо уступить дорогу.

Если судно находится далеко справа и позади траверза на  $22,5^\circ$ , т.е. за сектором бортового зеленого огня, оно может считаться обгоняющим. Однако, за таким судном следует внимательно следить. Оно, имея большую скорость и изменив курс, может оказаться в положении «привилегированного» судна, которому следует уступить дорогу.

Суда лишенные возможности управляться, суда, ограниченные в возможности маневрирования, суда, занятые ловом рыбы, в большинстве случаев, не могут выполнить требования данного пункта Правил. На такие суда этот пункт Правил не распространяется. В этих случаях действует пункт 226 Правил. Определить вышеперечисленные суда можно по огням и сигналам, которыми они обозначаются, и по характеру их работы.

Если «привилегированному» судну не уступают дорогу, оно должно своими действиями исключить возможность столкновения. Эти действия могут быть по изменению курса, скорости или производству экстренной остановки движения. При этом рекомендуется активно использовать радиосвязь и сигналы маневроуказания.

В условиях ограниченной видимости этот пункт может применяться только тогда, когда оба судна установили надежную радиотелефонную связь, определили положение судов по радиолокатору и договорились о взаимодействии. В этой ситуации применение данного пункта может определяться как практика судовождения в соответствии с требованием пункта 16 Правил.

Без установления радиотелефонной связи и определения положения судов по радиолокаторам применение пункта 224 в условиях ограниченной видимости недопустимо.

Данный пункт Правил не действует на участках с латеральной системой навигационного оборудования в границах судового хода. Там действуют Правила пересечения судового хода, пункты 132, 160, 161 Правил.

## 225

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

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

### Комментарий

Как видно из определения этого правила, судно, лишенное возможности управляться и маневрировать, как это требуется Правилами, может быть аварийным судном, которое с повреждениями идет до ближайшего порта. Это может быть состав, который не может изменить курс и скорость из-за тяжелого воздействия ветра, волнения.

Под определение этого пункта попадает судно, которое не имеет возможности изменить курс при выполнении своей работы, например, судно, прокладывающее кабель.

Если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к двум красным круговым огням выставляются также бортовые и кормовые огни. Топовые огни на таком судне не выставляются. Когда судно, лишенное возможности управляться, встанет на якорь, оно должно показывать только стояночные огни.

## 226

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

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

### Комментарий

Общий принцип распределения обязанностей между судами состоит в том, что судно с лучшими маневренными возможностями уступает дорогу судну, менее маневренному. Обязательным условием для соблюдения правила является выставление судами опознавательных огней и знаков в зависимости от их маневренных возможностей и характера деятельности.

Что касается взаимоотношения судов одной категории между собой, то здесь не может быть судна, заведомо обязанного уступить дорогу или имеющего преимущество, и регулирование взаимоотношений между ними должно осуществляться на основе Правил и хорошей практики судовождения применительно к условиям и обстоятельствам данного случая.

Хотя, согласно правилу, судно с механическим двигателем обязано уступать дорогу парусному судну, однако, хорошая практика судовождения рекомендует малым прогулочным яхтам держаться в стороне от путей движения крупных судов. Это целесообразно делать потому, что прогулочная яхта имеет большую свободу для маневрирования, чем крупное судно с механическим двигателем.

## 10.18 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДНЫХ ЛЫЖ И ГИДРОЦИКЛОВ

227

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

### Комментарий

При использовании гидроцикла возникает повышенная опасность на больших скоростях движения, поэтому следует особенно тщательно соблюдать инструкцию завода – изготовителя и действующие правила.

При переходе гидроцикла с одного места использования на другое судоводитель должен выполнять требования правил к маломерным судам и требования данного правила. При движении в установленных зонах также выполняются данные Правила и инструкция по обеспечению безопасности буксировки водного лыжника.

228

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

### Комментарий

Водитель буксирующего судна должен постоянно вести наблюдение за окружающей обстановкой, а непрерывное наблюдение за лыжником обеспечивает сопровождающее лицо. При этом следует учитывать возможность падения лыжника в любой момент.

Буксирующее судно должно во всех случаях обеспечивать безопасность лыжника, как на ходу, так и во время, когда лыжник отпустил трос и находится в воде.

229

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

### Комментарий

Буксирующее судно не должно идти на пересечение курса других маломерных судов.

## 10.19 ЛОВ РЫБЫ

230

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

231

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

### Комментарий

Если судно несет дополнительные сигналы рыболовного судна по пункту 105 Правил, то оно тащит за собой орудие лова. Поэтому близко под кормой у такого судна проходить запрещается.

232

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

### Комментарий

Движение правой по ходу полосой предписывается п. 133 Правил, т.е. судоводитель делится на две полосы.

Рыболовные снасти выметываются, как правило, в районе песков, т.е. песчаных отмелей. Чтобы не мешать движению судов, основную, более глубокую часть судового хода (полосу) оставляют всегда свободной.

233

Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

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

## 10.20 ДВИЖЕНИЕ В ЗОНАХ ПОДВОДНЫХ И ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕХОДОВ

234

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

### Комментарий

Отдавать якоря не рекомендуется также около зон прокладки подводных кабелей и переходов, особенно выше по течению, чтобы исключить возможность повреждения их при дрейфе якорей от порывов ветра, течения и т.п. Во многих местах подводные кабели и переходы вымываются из грунта и находятся близко от поверхности дна реки. Дрейф судов с отданными якорями в этих случаях не допускается.

При возникновении аварийной ситуации вблизи зоны прокладки кабеля необходимо принять все меры к сохранности кабеля или подводного перехода. В этом случае отдача якоря также запрещается.

Следует учитывать, что ущерб от обычной посадки на мель бывает значительно меньше, чем от повреждения кабеля. Особенно большой ущерб может быть от повреждения подводного газа или нефтепровода.

235

Суда и плоты должны проходить зоны подводных переходов трубопроводов с принятием дополнительных мер предосторожности:

- надежно закрепить якоря, выбрать лоты, цепи (тросы) - волокуши и другие тормозные устройства;
- усиленно наблюдать за окружающей обстановкой, учитывая возможное появление на поверхности воды выбросов газов, нефтепродуктов, а также появление нефтяных пятен.

### Комментарий

В некоторых местах подводные трубопроводы со временем вымываются из грунта и находятся на поверхности дна реки. Вследствие естественного износа (коррозии) они теряют прочность и могут быть повреждены при незначительном воздействии. Поэтому при проходе зоны подводного перехода главным фактором является недопустимость касания грунта корпусом судна или каким-либо предметом.

236

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

### Комментарий

Выбросы газа можно обнаружить визуально на поверхности воды и по запаху в зоне выброса. Природный газ легче воздуха, поэтому, если он не сильно охлажден водой, он поднимается вверх. Во всех случаях газ взрывоопасен.

Утечку нефтепродуктов из подводного трубопровода можно определить визуально по образованию пленки на поверхности воды. Выброшенные на поверхность нефтепродукты содержат фракции легких углеводородов, которые при испарении образуют взрыво- и пожароопасную смесь.

При обнаружении таких выбросов следует немедленно выполнить все требования данного правила.

237

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

### Комментарий

При возгорании выбросов газа или нефти, или нефтепродуктов необходимо отвести судно от опасной зоны.

При возгорании газа судно должно быть немедленно отведено на безопасное расстояние, если возможно, с наветренной стороны от очага возгорания.

При возгорании нефтепродуктов судно следует отвести на безопасное расстояние в сторону, с учетом направления и силы ветра, или выше по течению.

При любом возгорании следует немедленно сообщить в ближайшее подразделение водных путей и судоходства или диспетчеру порта, шлюза или на ближайшее судно.

238

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



## **ГЛАВА 11**

### ПРАВИЛА СТОЯНКИ

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**239**

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

### Комментарий

Становиться на якорь следует за кромкой судового хода, чтобы не мешать другим судам. Для постановки катера на якорь важно правильно выбрать место. Ровное дно и хороший грунт, хорошее якорное устройство гарантируют стоянку на якоре даже близко от опасности. Если есть возможность, лучше стать на якорь в стороне от путей движения судов и на слабом течении. Плохо держится якорь на каменистом грунте, на валунах, гальке, ракушечнике. Глинистый грунт, ил с песком и ровное дно благоприятны для постановки на якорь. Опасна стоянка на якоре в полосе бурунов на малой глубине, особенно при волнении и приливо-отливных колебаниях уровня. Пренебрежение этим указанием может привести к посадке на мель, а иногда и к гибели судна. Следует избегать становиться на грунте, засоренном топляками, булыжником, плитняком.

**240**

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

### Комментарий

Постановка судна на якорь – постановка судна в нужном месте при помощи отдачи якоря или якорей для безопасной стоянки, исключающей возможность посадки судна на мель или сваливания с другими судами от перемены ветра и приливо-отливного течения.

**241**

Суда не должны становиться на стоянку:

- на участках, запрещенных БОГУ на ВВТ и ГРСИ бассейна;
- на участках, обозначенных информационными запрещающими знаками;
- в зоне мостов, высоковольтных линий электропередач, гидросооружений и подводных переходов трубопроводов;
- в узкостях, крутых коленах и на подходах к ним, а также у берега с прижимным течением;
- на входах в притоки и выходах из них;
- на подходах к пассажирским и грузовым причалам, остановочным пунктам, переправам и вблизи навигационных знаков.

### Комментарий

Участки могут быть запрещены БОГУ на ВВТ и Государственными речными судоходными инспекциями бассейна по соображениям безопасности или по предложениям местных властей или владельцев предприятий, территория которых выходит на береговую черту. Эти участки могут обозначаться информационными знаками на местности или в навигационных картах.

В зоне мостов, высоковольтных линий электропередач, гидросооружений и подводных переходов трубопроводов и кабелей стоянки опасны, как для указанных сооружений, так и для судов, особенно при воздействии ветра, волнения, течения и т.п.

В узкостях, крутых коленах и на подходах к ним стоящее судно будет мешать свободному проходу судов. У берега с прижимным течением стоять опасно, потому что проходящее судно, может волной повредить маломерное судно, а состав ударить кормой.

На входе или выходе из притоков, в месте слияния, возникают неправильные течения и при движении судна может резко меняться курс под действием этих течений. В подобных ситуациях стоящее судно, даже маломерное, будет являться помехой для проходящих судов.

Суда не должны останавливаться на подходах к пассажирским и грузовым причалам, чтобы не мешать другим судам, использующим эти причалы. Стоящее судно будет считаться помехой, если другие суда вынуждены будут усложнять маневрирование или менять способы подхода к указанным причалам.

Судно, стоящее вблизи навигационного знака, может закрыть его корпусом или надстройкой и тем самым дезориентировать судоводителя проходящего судна. Стоянка судна у створ или перевального знака может мешать свободному проходу судов.

Недопустимо останавливаться в судовом ходу для рыбалки, купания и по другим причинам.

**242**

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

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

243

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

- дальнейшее движение судна грозит явной опасностью;
- судно вынуждено остановиться вследствие его технических повреждений;
- судовой ход закрыт другими судами;
- движение судов ограничено распоряжением БОГУ на ВВТ.

244

При постановке судна на якорь на судовом ходу судоводитель обязан, используя все доступные средства связи, уведомить об этом диспетчера движения судов.

245

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

246

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

247

Запрещается использовать для швартовки парапеты, тумбы, колонны, поручни, знаки судовой обстановки и т.п.

248

Для швартовки судна к причалу владелец (пользователь) причала обеспечивает его под-

готовку, для чего освобождает кордон причала на достаточную длину от предметов, мешающих швартовке, и прекращает движение транспорта в этой зоне.

249

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

250

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

251

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

252

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

253

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

254

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

Нефтеналивные и специальные рейды должны располагаться ниже всех рейдов по течению с соблюдением расстояний, предусмотренных правилами пожарной безопасности.

255

Требования для нефтеналивных судов при стоянке у причалов и на рейдах определяются правилами пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

256

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

257

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

258

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

#### Комментарий

Круглосуточная охрана и надзор за маломерными судами обеспечивается на базе их стоянки

или в частном гараже. В населенных пунктах, где нет баз стоянок, суда должны быть надежно примкнуты, а съемные моторы убраны. Во всех случаях нештатной стоянки, судно нельзя оставлять без присмотра, чтобы им не могли воспользоваться некомпетентные в вопросах безопасности плавания люди.

259

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

#### Комментарий

Вахтенная служба должна обеспечивать безопасность отстоя, стоянки, не допускать швартовку к таким судам других судов, лодок, появления на борту посторонних лиц и т.п.

260

Пользователи причалов должны обеспечить:

- необходимые габариты акваторий и подходы к причалам и рейдам, на рейдах и у причалов, проведение траления на них;
- достаточное количество швартовых устройств (тумбы, рымы и т.д.) и отбойных приспособлений на причалах, рейдовых причальных устройств, а также сигнальных знаков, указывающих границы рейда;
- надежную швартовку плавучих причалов и дебаркадеров с безопасными сходами для соединения их с берегом.

## ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОДГОТОВКИ СУДОВОДИТЕЛЕЙ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ МАЛОМЕРНЫМ СУДНОМ



# ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОДГОТОВКИ СУДОВОДИТЕЛЕЙ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ МАЛОМЕРНЫМ СУДНОМ

ГРАЖДАНЕ, КОТОРЫЕ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ ПОЛУЧИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДОЛЖНЫ ВЫЯСНИТЬ, ЕСТЬ ЛИ У УЧЕБНОГО ЦЕНТРА ПРАВО ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ОБРАЗОВАТЕЛЬНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.

Поскольку по законодательству Российской Федерации образовательная деятельность подлжит обязательному лицензированию, то без такого специального разрешения, школа (курсы) не существует в принципе, а соответственно не имеет право выдавать справку (свидетельство) о дополнительном образовании (курсы на право управления маломерными судами или внедорожными мототранспортными средствами).

Согласно разъяснениям ВАС РФ (Высший арбитражный суд Российской Федерации), содержащимся в письме от 19 января 1993 г. N С-13/ОП-19ВЯ-21, если деятельность, для занятия, которой необходима лицензия, осуществлялась без нее, такая деятельность должна рассматриваться как НЕЗАКОННАЯ.

## Вопросы, которые могут возникнуть.

- Имеет ли право школа (учебный центр) осуществлять образовательную деятельность?
- Имеет ли лицензию на право образовательной деятельности школа, рекламирующая свои курсы?
- Правильно ли оформлено свидетельство или справка об окончании школы (курсов)?
- Действителен ли документ об образовании (в данном случае дополнительное образование)?

- Какие последствия могут быть в будущем, если Вы отучились в такой школе?

Все образовательные программы, освоение которых заканчивается итоговой аттестацией с выдачей документов об образовании (в нашем случае это справка или свидетельство), должны быть указаны в приложении к лицензии на образовательную деятельность.

В соответствии с п. 28 Положения о лицензировании образовательной деятельности, утв. Постановлением Правительства РФ от 18 октября 2000 г. N 796 (в ред. от 26.01.2007 N 50), лицензирование деятельности образовательного учреждения по новым для него образовательным программам производится независимо от наличия у него лицензии на ведение образовательной деятельности по другим образовательным программам.

При этом лицензиат представляет заявление и документы из числа указанных в пункте 12 данного Положения, перечень которых определяется лицензирующим органом. Перечень новых образовательных программ включается в приложение к действующей лицензии.

Таким образом, для включения новых образовательных программ в приложение к лицензии, необходимо собрать только те документы из перечня в п. 12, которые посчитает нужным лицензирующий орган.

7. Лицензия на право ведения образовательной деятельности выдается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере образования или органами исполнительной власти субъектов РФ, осуществляющими управление в сфере образования, на основании заключения экспертной комиссии.

Отметим, что право на ведение образовательной деятельности возникает у образовательного учреждения только с момента получения им лицензии (п. 6 ст. 33 Закона об образовании). Без лицензии нельзя не только оказывать «учебные» услуги и выдавать слушателям документы о повышении квалификации, но и пользоваться льготами, предоставляемыми образовательным учреждениям (в частности, по НДС). Кроме того, за отсутствие разрешения есть риск получения административного штрафа по статье 14.1 КОАП РФ. Поэтому без лицензии можно проводить лишь семинары, которые могут оформляться, например, как консультационные услуги.

Однако, не все просто и у «лицензированных» организаций. Дело в том, что лицензия имеет приложение. В нем, в частности, должны быть указаны нормативные сроки освоения образовательных программ, направлений и специальностей подготовки, по которым предоставляется право ведения образовательной деятельности. Так, например, в приложении закреплены программы с длительностью обучения от 72 до 500 академических часов. А учебное заведение ведет курсы подготовки в течение 20 академических часов с последующей выдачей сертификатов о переподготовке. На такой вид деятельности требуется отдельная лицензия.

В соответствии с п. 1 ст. 27 Закона РФ «Об образовании» образовательное учреждение выдает лицам, прошедшим итоговую аттестацию, документы о соответствующем образовании и (или) квалификации, в соответствии с лицензией. Форма документов определяется самим образовательным учреждением. Указанные документы заверяются печатью образовательного учрежде-

## Закон

ЗАКОН РФ «ОБ ОБРАЗОВАНИИ» от 10.07.1992 N 3266-1

Статья 33. Порядок создания образовательных учреждений и регламентация образовательной деятельности

Б. Право на ведение образовательной деятельности и льготы, установленные законодательством Российской Федерации, возникают у образовательного учреждения с момента выдачи ему лицензии (разрешения).

ния. Таким образом, любой документ по форме, утвержденной образовательным учреждением и подтверждающий прохождение той или иной образовательной программы, будет являться документом об образовании в контексте данной статьи, а следовательно, такая деятельность подлежит лицензированию. Виды документов о дополнительном профессиональном образовании перечислены в п. 28 Типового положения об образовательном учреждении дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов, утв. Постановлением Правительства РФ от 26 июня 1995 г. N 610 (в ред. от 31.03.2003 N 175).

### О чем лицензия должна говорить потребителю образовательных услуг?

Лицензия в первую очередь говорит о том, что организация образовательного процесса соответствует государственным требованиям. Кроме того, все, о чем может сказать лицензия потребителю услуг, указано в приложении. БЕЗ ПРИЛОЖЕНИЯ ЛИЦЕНЗИЯ НЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНА. В приложении фиксируются реализуемые программы и специальности, сроки их освоения, контрольные нормативы (соответствие строительным и санитарно-гигиеническим нормам, оборудование учебных помещений, оснащенность библиотечными ресурсами, кадровый состав работников), предельная численность контингента учащихся. Минимальный срок действия лицензии - 3 года, максимальный - 5 лет. Заключая договор с учебным центром, граждане должны обязательно ознакомиться с этим документом.

### Что подразумевает под собой лицензирование образовательных учреждений?

Лицензирование образовательной деятельности осуществляется на основании постановления Правительства России от 18.10.2000 года «Об утверждении положения о лицензировании

образовательной деятельности» в соответствии с Законом Российской Федерации «Об образовании» ст. 33 п.6, которая гласит, что право на ведение образовательной деятельности возникает у образовательного учреждения с момента выдачи ему лицензии.

Цель лицензирования - оценить соответствие условий образовательной деятельности государственным требованиям - к учебным площадям, оборудованию кабинетов и лабораторий, уровню преподавательских кадров, учебной литературе образовательных учреждений, как государственных, так и негосударственных организационно-правовых форм.

### Закон

«КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ» (КоАП РФ) от 30.12.2001 N 195-ФЗ (принят ГД ФС РФ 20.12.2001)

Статья 14.1. Осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии)

1. Осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или без государственной регистрации в качестве юридического лица - влечет наложение административного штрафа в размере от пяти-сот до двух тысяч рублей. (в ред. Федерального закона от 22.06.2007 N 116-ФЗ)

2. Осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии), если такое разрешение (такая лицензия) обязательно (обязательна) - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от ДВУХ ТЫСЯЧ до ДВУХ ТЫСЯЧ ПЯТИСОТ рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой; на должностных лиц - ОТ ЧЕТЫРЕХ ТЫСЯЧ ДО ПЯТИ ТЫСЯЧ рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой;

на юридических лиц - ОТ СОРОКА ТЫСЯЧ ДО ПЯТИДЕСЯТИ ТЫСЯЧ рублей с конфискацией изготовленной продукции, орудий производства и сырья или без таковой.

Так как, на рынке образовательных услуг большое количество учебных центров и школ дополнительного образования, очень не просто сделать свой выбор. Судебная практика имеет случаи, когда судоводитель попал в серьезную аварийную ситуацию и после разбирательства всех обстоятельств, органы прокуратуры выяснили, что судоводитель обучался в, так называемом, образовательном учреждении, а на самом деле оно не имело права обучать людей и удостоверение на право управления маломерным судном признано недействительным, что повлекло более суровое наказание на судоводителя. Ведь не знание закона не освобождает от ответственности.

Тем более мы знаем, как может измениться ситуация в нашем государстве по делам давно минувших дел, мы имеем ввиду признания (непризнания) полученных людьми удостоверений на право управления маломерными судами или внедорожными мототранспортными средствами. Поэтому лучше потратить какое-то время на выяснение вышеизложенных юридических аспектов, чем потом корить себя, за то, что этого не сделал.