



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**П Р И К А З**

14 октября 2002 г.

г. Москва

№ 129

**Об утверждении Правил плавания по внутренним водным  
путям Российской Федерации**

В соответствии с пунктом 2 статьи 4 и пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001) п р и к а з ы в а ю:

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

2. Признать не действующим на территории Российской Федерации приказ Министерства речного флота РСФСР от 28 августа 1984 г. № 100 «Об утверждении и введении в действие Правил плавания по внутренним водным путям РСФСР».

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

Министр

С. Франк

Александрова Е.И.  
927-87-74



**Министерство транспорта Российской Федерации**

***ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ  
ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ***

Утверждены Приказом Минтранса России  
от 14 октября 2002 г. № 129

## І. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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.

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

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

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

скоростное судно – судно, скорость движения которого составляет 30 километров в час и более (пункт 4 ст. 95 КВВТ);

маломерное судно – самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 л.с.) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, а также иное несамоходное судно (гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов) (примечание ст. 11.7 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее - КОАП) (собрание законодательства Российской Федерации 2002 г. часть 1, № 1, ст. 1);

парусное судно – любое судно, передвигающееся с помощью паруса. Судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку, следует считать самоходным судном;

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

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

буксируемый состав – судно, соединение судов, плотов, буксируемые на тросе самоходными судами;

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

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

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

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

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

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

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

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

ограниченная видимость - визуальная видимость менее 1,0 км.

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

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

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

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

6. Контроль за исполнением правил осуществляется органами Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации (далее - ГРСИ).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- капитаном судна должен быть гражданин Российской Федерации;

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

- капитан судна обязан, если он может сделать это без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем лиц, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде;

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

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

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

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

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

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

- опасности для человеческой жизни;

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

- создания препятствий для судоходства;

- загрязнения водной среды.

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

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

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

Габариты судов и составов должны быть меньше соответствующих габаритов судового хода, шлюзов и мостов на величину запасов, приведенных в приложении № 1 к настоящим Правилам.

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

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

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

22. Во время движения на посту управления судном должны находиться квалифицированные лица судоводительской специальности в количестве, определенном положением о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов.

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

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

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

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

26. На судах смешанного (река-море) плавания дополнительно к перечисленным документам должны находиться документы в соответствии с перечнем, установленным Федеральным законом от 30.04.99 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999 г., № 18, ст. 2207), при этом одинаковые документы из обеих перечней могут храниться на судне в единственном экземпляре.

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

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

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

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

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

31. Когда судну встречается препятствие, представляющее опасность для судоходства, капитан должен немедленно известить об этом ближайшее подразделение БОГУ на ВВТ – район внутренних путей или район гидросооружений для принятия необходимых мер.

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

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

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

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

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

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

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

39. О случаях транспортных происшествий с судами, плотами, 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.

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

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

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

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

## **II. СРЕДСТВА ИДЕНТИФИКАЦИИ СУДНА**

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

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

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

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

44. Морские 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.

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



### III. ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

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).

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

49. Расположение огней должно соответствовать требованиям приложения № 2, а дальность видимости – не менее указанных в приложении № 3 к настоящим Правилам.

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  $225^\circ$  и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до  $22,5^\circ$  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  $112,5^\circ$  и должен быть расположен таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до  $22,5^\circ$  позади траверза соответствующего борта;

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

- круговой огонь - огонь, излучающий свет непрерывно по дуге горизонта в  $360^\circ$ ;

- буксировочный огонь - желтый огонь, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в  $135^\circ$  и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до  $67,5^\circ$  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  $22,5^\circ$ . Светоимпульсная 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.

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

53. Флаги и щиты должны быть прямоугольными. Их длина и ширина должны быть не менее 1 м, 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.

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

#### **IV. НОЧНАЯ ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ**

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.

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.

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.

60. Толкаемые суда должны нести:

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

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.

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.

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

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.

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 несамоходное судно – согласно пункту 67 настоящих Правил.

67. Несамоходные 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 57 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.

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

71. 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;

- 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;
- 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.

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

73. 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.

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;
- судно, занятое толканием судов, вместо верхнего белого топового огня в вершине треугольника должно нести красный топовый огонь;
- если в составе находятся указанные в пункте 73 суда (смешанный состав) – один красный топовый огонь, расположенный выше белых или треугольника.

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

- 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 несамоходного судна (парома) на переправе, кроме предписанных ему огней, должно нести желтый проблесковый круговой огонь.

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

77. 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 плотях длиной более 480 м добавляются два белых круговых огня по бортам через каждые 240 метров.

## V. 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.

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.

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

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

- со стороны или сторон, с которых судового хода свободен, – белый круговой огонь на части судна, выступающей в судового хода;

- со стороны, с которой проход невозможен, – три красных круговых огня, днем – три черных шара, расположенные по вертикали на видном месте.

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

## VI. ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

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.

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.

## VII. 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 вытянутыми в сторону руками.

97. Дноуглубительный снаряд любой конструкции и назначения при работе на судовом ходу должен нести один зеленый круговой огонь на мачте; при работе на правой стороне судового хода – два красных круговых огня (тентовых), расположенные на носовой и кормовой частях на высоте тента с ходовой стороны; при работе на левой стороне – два зеленых круговых огня соответственно; при работе поперек судового хода (разработка траншей для подводных переходов и т.д.) два вышеуказанные тентовых огня должны быть расположены на носовой или кормовой частях земснарядов соответственно кромке.

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. Плавучие 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 несамоходные 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:

- 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.

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 «О» и «Q» международного свода сигналов («О» – двухцветное полотнище красного и желтого цветов, разделенное по диагонали и поднятое выше сигнала «Q», «Q» – желтое полотнище). Суда обязаны уступать им дорогу.

### **VIII. ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ. РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ**

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 приложения № 4 к настоящим Правилам.

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.

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.

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

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

Установки радиотелефонной связи на судах и их количество должны соответствовать предписаниям органов Российского Речного Регистра.

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

116. Судовые радиотелефонные станции 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.

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.

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

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

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.



## **IX. СИГНАЛИЗАЦИЯ И НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВОДНОГО ПУТИ**

125. В приложении № 5 к настоящим Правилам определены запрещающие, предписывающие и указательные знаки и даны их значения.

126. В приложении № 6 к настоящим Правилам определены сигнальные знаки и огни, которые устанавливаются для указания положения судового хода на водном пути и упорядочения движения судов.

## **X. ДВИЖЕНИЕ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**

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:

имени Москвы – от г. Москва к п. Большая Волга;  
Беломорско-Балтийском – от г. Беломорск к г. Павленец;  
Волго-Балтийском – от г. Череповец к г. Вытегра;  
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, затонам и т.п.;

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

- 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;

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

- встречное плавание – движение двух судов, двигающихся навстречу друг другу;
- расхождение – маневр, связанный с прохождением одного судна относительно другого при встречном плавании;
- обгон – приближение обгоняющего судна к другому (обгоняемому) в направлении под углом более  $22,5^\circ$  позади траверза обгоняемого судна и обгон его;
- пересекающиеся курсы – пересечение курсов двух судов таким образом, что может возникнуть опасность столкновения;
- пропуск – частный случай расхождения или обгона.

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

131. Участки судоходных путей, на которых по условиям плавания 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 мене 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 мене 200 м), в пролете мостов, а также расхождение судов (кроме скоростных) в пределах 500 м выше и ниже мостов, если движение осуществляется через один пролет.

133. Судно на участке 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.

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

138. В случае невозможности пропуска встречного судна по левому борту судно, 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.

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 отмашку первым подает судно, идущее вверх.

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

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

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

145. Маломерные суда должны следовать 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.

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

- маломерные моторные суда должны уступать дорогу всем другим маломерным немоторным судам;

- маломерные немоторные суда и суда, не идущие под парусом, должны уступать дорогу парусным судам.

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

- когда суда идут разными галсами, идущее левым галсом должно уступить дорогу другому судну;
- когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
- если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

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

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

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;
- останавливаться и становиться на якорь в пределах судОВОГО хода (полосы движения, рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков;
- выходить на судОВОЙ ход при ограниченной (менее 1 км) видимости, а парусным судам, кроме того, и ночью.

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

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

судно при движении по указанному участку большой протяженности должно через каждые 2-3 минуты подавать «два продолжительных звука»;

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

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

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

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

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

153. Обгоняющее судно должно обходить обгоняемое судно по левому борту. Обгон по правому борту допускается как исключение, когда обгон по левому борту затруднен из-за путевых, метеорологических или других условий.

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

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

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

156. Суда могут произвести оборот лишь после 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.

157. Судно должно выполнять оборот, как правило, только за кормой проходящих судов. Оборот перед приближающимися судами может быть выполнен только после согласования взаимных действий.

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

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

160. Суда могут пересекать судовой ход, входить в подходы к портам в 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 судового хода, должны беспрепятственно пропускать суда, следующие по основному судовому ходу.

162. Судно на участках с ограниченными габаритами судового хода, 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.

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 судоходной инспекцией бассейна.

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.

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).

169. Судно при подходе к работающему на судовом ходу дноуглубительному или дноочистительному снаряду на расстояние не менее 1 км должно подать звуковой сигнал «Внимание» и согласовать по УКВ радиосвязи сторону прохода.

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 – светоимпульсной 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 – светоимпульсной 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.

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

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

Судно, получив сигнал «Предупреждение», должно незамедлительно прекратить движение до получения разрешения на проход без повторного запроса.

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

177. Паромы могут 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 подчиняется 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».

180. Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоходные пролеты, оборудованные действующими навигационными знаками и огнями (приложение № 6 к настоящим Правилам).

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

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

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

183. Пропуск судов через разводные и наплавные мосты регулируется их владельцами с помощью семафорной сигнализации (приложение № 5 к настоящим Правилам).

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

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

186. В условиях ограниченной (менее 1 км) видимости проход 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 однониточных составов не менее пятикратной ширины судна (состава), для других толкаемых составов – не менее трехкратной ширины состава.

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

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

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

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

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

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

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

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

194. Суда 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.

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

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

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

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

199. При нахождении судов в шлюзе:

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

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

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

200. Разрешается совместное шлюзование судов в следующем порядке:

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

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

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

201. При совместном шлюзовании должны соблюдаться следующие правила:

- танкеры заходят в шлюз и становятся первыми;

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

- радиолокационная установка и прибор, указывающий скорость поворота (циркуляции) судна, или компас, находящиеся в исправном состоянии;
- радиотелефонная установка, позволяющая осуществлять радиотелефонную связь между судами и между судном и берегом, находящаяся в исправном состоянии;
- устройство для подачи звуковых сигналов.

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

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

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

212. В условиях ограниченной (менее 1 км) видимости плавание судов, кроме 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 самоходным 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 (плотовым составам 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. На судне, наряду с визуальным и слуховым, должно вестись непрерывное квалифицированное радиолокационное наблюдение.

При плавании с использованием радиолокационной установки в рулевой рубке должны постоянно находиться два судоводителя, один из которых капитан.

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 подавать сигналы, указанные в приложении № 4 к настоящим Правилам.

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.

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.

219. 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.

220. 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, 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 уклониться вправо, насколько 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

233. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

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

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

235. Суда и плоты должны проходить зоны подводных переходов трубопроводов с принятием дополнительных мер предосторожности:

- надежно закрепить якоря, выбрать лоты, цепи (тросы) - волокуши и другие тормозные устройства;
- усиленно наблюдать за окружающей обстановкой, учитывая возможное появление на поверхности воды выбросов газов, нефтепродуктов, а также появление нефтяных пятен.

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

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

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

## **XI. ПРАВИЛА СТОЯНКИ**

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

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

241. Суда не должны становиться на стоянку:

- на участках, запрещенных БОГУ на ВВТ и ГРСИ бассейна;
- на участках, обозначенных информационными запрещающими знаками;
- в зоне мостов, высоковольтных линий электропередач, гидросооружений и подводных переходов трубопроводов;
- в узкостях, крутых коленах и на подходах к ним, а также у берега с прижимным течением;
- на входах в притоки и выходах из них;
- на подходах к пассажирским и грузовым причалам, остановочным пунктам, переправам и вблизи навигационных знаков.

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

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

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

- 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 судоходной обстановки и т.п.;
- стоянка двух судов, ошвартованных друг к другу, если одно из них имеет на борту опасные грузы, за исключением операций по передаче бункера судами-бункеровщиками или приема с судна подсланевых и фекально-хозяйственных вод специализированными судами.

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

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

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

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

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

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

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

Нефтеналивные и специальные рейды должны располагаться ниже всех рейдов по течению с соблюдением расстояний, предусмотренных правилами пожарной безопасности.

255. Между судами и составами на стоянке должно соблюдаться минимальное расстояние – 50 метров, если одно из них несет красный огонь или красный конус.

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

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

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

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

260. Пользователи причалов должны обеспечивать:

- необходимые габариты акваторий и подходы к причалам и рейдам, на рейдах и у причалов, проведение траления на них;
- достаточное количество швартовых устройств (тумбы, рымы и т.д.) и отбойных приспособлений на причалах, рейдовых причальных устройств, а также сигнальных знаков, указывающих границы рейда;
- надежную швартовку плавучих причалов и дебаркадеров с безопасными сходнями для соединения их с берегом.

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

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

**Примечания:**

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

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

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

**Допустимые габариты судов по длине**

На внутренних судоходных путях длина судов и составов должна быть меньше фактического радиуса закругления судового хода в соотношениях, указанных в таблице:

Наименование судна	Направление движения	
	вверх (раза)	вниз (раза)
Одиночные суда	2,5	3,0
Толкаемые составы	2,5	3,5

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

Глубина на пороге (см)	Материал шлюза	
	дерево (см)	камень или бетон (см)

до 100	10	–
101 – 250	15	25
свыше 250	–	40

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

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

**Минимальные запасы по высоте в мостах**

Высота моста над рабочим (фактическим) уровнем воды (м)	На свободных реках и водохранилищах (м)	На зарегулированных участках (м)
до 10	0,2	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

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



### **Требования к размещению на судах знаков визуальной сигнализации**

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 ярусов – 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.

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 их.

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 стороной 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.

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 паромках, 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.

**Таблица**  
**дальности видимости судовых огней**  
**(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 м и более	менее 20 м	менее 12 м	50 м и более	менее 50 м	
Топовый	Белый	8,0	5,5	3,7	4,0	2,0	
	Красный	5,5	3,7	3,7	4,0	2,0	
Бортовой	Красный	3,7	3,7	1,85	–	–	
	Зеленый	3,7	3,7	1,85	–	–	
Буксировочный	Желтый	3,7	3,7	3,7	–	–	
Кормовой	Белый	3,7	3,7	3,7	–	–	
Круговой	Белый	3,7	3,7	3,7	1,85	1,85	
	Красный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85	
	Зеленый	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85	
	Желтый	1,85	1,85	1,85	–	–	
	Синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85	
Стояночный бортовой	Белый	3,7	3,7	3,7	–	–	
Отмашка светоимпульсная:	Белый	днем	2,0	2,0	2,0	–	–
		ночью	4,0	4,0	4,0	–	–
Световая от-машка (ночью)	Белый	4,0	4,0	4,0	–	–	

### 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

1. Продолжительный звук	- «Внимание»
	- «При подходе к причалу пассажирского судна»
2. Один короткий звук	- «Изменяю свой курс вправо»
3. Два коротких звука	- «Изменяю свой курс влево»
4. Три коротких звука	- «Мои движители работают на задний ход»
5. Четыре коротких звука	- «Я намереваюсь остановиться»
	- «Я намереваюсь сделать оборот»
6. Серия коротких звуков	- «Предупреждение»
7. Три продолжительных звука	- «Человек за бортом»
8. Один короткий и один продолжительный звук	- «Прошу увеличить ход»
9. Один продолжительный и один короткий звуки	- «Прошу уменьшить ход»
10. Один продолжительный, один короткий и один продолжительный звуки	- «Прошу выйти на связь»

11. Непрерывно повторяющиеся продолжительные звуковые сигналы, а также непрерывные частые удары в колокол или металлический предмет	- «Сигнал бедствия»
12. Один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звуки	- «Я Вас понял»
13. Один продолжительный и три коротких звука	- «При отходе в рейс пассажирско-го судна»
14. 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	- «Несамостоятельное судно с экипажем на якорю или на мели в пределах судового хода»

## **Знаки, регулирующие движение по внутренним водным путям**

### **Запрещающие знаки**

1. «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.

Знак «Семафор» состоит из комбинации двух сигнальных фигур, поднимаемых на береговой мачте, – цилиндра и конуса; цилиндр черного или белого цвета, конус – красного.

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

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

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

В ночное время выставляются огни: вместо цилиндра – зеленый, вместо конуса - красный.

2. 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.

Ночью – затмевающийся желтый огонь.

3. 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.

Ночью – затмевающийся желтый огонь.

4. 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.

Ночью – два постоянных желтых огня, расположенных вертикально.

5. 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.

6. 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.

7. Знак «Светофор» регулирует движение судов в районах шлюзов, заградительных ворот, паромных канатных переправ и в подъемных судоходных пролетах мостов.

Огонь зеленого цвета – ход открыт.

Огонь красного цвета – ход закрыт.

### **Предупреждающие и предписывающие знаки**

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

1. 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.

2. Знак «Внимание» обозначает участки судоходного пути, где необходимо соблюдать особую осторожность: рисунок – восклицательный знак.

Ночью – огонь желтый проблесковый.

3. 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.

4. 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**

1. 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.

2. Знак «Пост судоходной инспекции» для обозначения мест базирования подразделений судоходных инспекций: квадратный щит белого цвета в виде ромба; символ – пересекающиеся якоря черного цвета.

Огонь желтый постоянный.

3. «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.

Освещается постоянным огнем красного цвета.

4. Знак «Указатель рейда» для обозначения границы рейда два белых щита в форме равнобедренного треугольника. На переднем знаке щит вершиной вверх, на заднем – вершиной вниз. При наличии нескольких рейдов цифра показывает порядковый номер рейда.

Примечание: Допускается установка дополнительных щитов, где стрелка указывает направление рейда, а цифры – длину рейда (м).

Ночью – огни постоянные на левом берегу зеленого цвета, на правом – красного цвета.

## **Навигационные знаки и огни внутренних водных путей России**

### **Общие положения**

1. Навигационные знаки и огни предназначены для создания безопасных условий плавания судов и обеспечения сохранности искусственных сооружений на внутренних водных путях.
2. Навигационные огни на сооружениях должны действовать от захода до восхода солнца.
3. При латеральной системе типы, основные параметры и размеры, цвет и вид окраски навигационных знаков, а также характер, цвет и взаимное расположение сигнальных огней определяются в установленном порядке.
4. При кардинальной системе цвет и вид окраски плавучих знаков, их топовые фигуры и характер огней определяются действующей системой ограждения на ВВП разрядов «М» и «О»

### **Состав и назначение навигационных знаков**

1. Навигационные знаки подразделяются на береговые и плавучие.
2. В состав береговых знаков входят знаки ограждения (обозначения) судового хода и знаки информационные.  
К береговым знакам обозначения положения судового хода относятся: створные, перевальные, ходовые, весенние, знаки «ориентир», указатели высоты подмостового габарита и кромок судового хода в судоходных пролетах мостов, путевые огни судоходных каналов, а также опознавательные знаки и маяки.
3. В состав плавучих знаков входят буи, бакены, вехи.
4. Плавучие навигационные знаки подразделяются на кромочные, поворотные, свальные, разделительные, осевые, поворотно-осевые и знаки опасности.
5. На реках наименование правой и левой кромок (сторон) судового хода принимают по направлению течения воды.  
На транзитных судовых ходах водохранилищ наименование сторон принимают по направлению от зоны выклинивания подпора к плотине.  
На подходах к портам, пристаням, убежищам, а также на судовых ходах притоков, впадающих в водохранилище, наименование правой и левой кромок судового хода принимают по направлению к транзитному судовому ходу.  
На каналах и озерах наименование сторон на судовых ходах принимается условно при проектировании транспортного освоения этих водных путей.

### **Характер навигационных огней**

1. Постоянный.
2. Проблесковый – периодически повторяющиеся проблески.
3. Двухпроблесковый – периодически повторяющиеся группы из двух проблесков.



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

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

1. Правая сторона:
  - красный прямоугольный буй;
  - красный круглый бакен;
  - красная вежа с черной топовой фигурой;
  - красный огонь, постоянный или проблесковый.
2. Левая сторона:
  - белый или черный треугольный буй;
  - белый треугольный бакен;
  - белая вежа без топовой фигуры;
  - зеленый, желтый или белый огонь, постоянный или проблесковый.
3. Разделение судовых ходов: для обозначения разделения судового хода
  - разделительный буй с красно-белыми или красно-черными вертикальными полосами;
  - парный красный и белый бакены;
  - огни – красный и зеленый или красный и белый, или желтый и красный проблесковые огни используют парами друг над другом.
4. Знаки, ограждающие опасные места и навигационные препятствия:
  - правый берег:
    - красный прямоугольный буй с одной белой или черной вертикальной и одной горизонтальной полосами (крестообразный), огонь красный, проблесковый или двухпроблесковый;
  - левый берег:
    - белый треугольный буй с одной черной вертикальной и одной горизонтальной полосами (крестообразный), огонь зеленый, проблесковый или двухпроблесковый.
5. Сигнальные знаки, обозначающие поворот судового хода:
  - правый берег:
    - красный прямоугольный буй с широкой горизонтальной белой или черной полосой, огонь красный, проблесковый или частопроблесковый;
  - левый берег:
    - белый или черный треугольный буй с широкой горизонтальной черной или белой полосой, огонь белый, желтый или зеленый, проблесковый или частопроблесковый.
6. Сигнальные знаки, обозначающие ось судового хода и одновременно его кромку для разделения встречных потоков судов:
  - белый треугольный буй с двумя горизонтальными широкими черными или красными полосами, вежа белая с двумя черными полосами, топовая фигура черная круглого силуэта, огонь белый или желтый двухпроблесковый.

7. Сигнальные знаки, поворотно-осевые для обозначения поворота оси судового хода:

- красный треугольный буй с двумя белыми или черными широкими горизонтальными полосами, огонь белый или желтый частопроблесковый, вежа – две черные (или белые) и три красные равные по ширине, горизонтальные полосы, топовая фигура круглого силуэта черная.

### **Береговые навигационные знаки обозначения положения судового хода**

1. Цвет щитов береговых створных и перевальных знаков выбирается для создания контраста с фоном местности (светлый или темный) и не зависит от берега (правый или левый). Цвет огней зависит от берега (правый или левый).

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

Щиты квадратные, прямоугольные (вертикальные), трапециевидальные и комбинированные красного или белого цвета. На прямоугольных и трапециевидальных щитах наносятся белые или черные вертикальные полосы. Огни на правом берегу красные или белые, левом берегу – зеленые или белые, на передних знаках – постоянные, на задних – проблесковые.

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

Щиты прямоугольные красные или белые с белыми или черными вертикальными полосами. Огни на правом и левом берегу желтые, на передних знаках постоянные, на заднем – проблесковый.

4. Створ кромочный для обозначения положения судового хода и его кромок.

Щиты передние прямоугольные, задние трапециевидальные красного или белого цвета. Огни постоянные или двухпроблесковые на правой кромке красные, на левой зеленые.

5. Перевальный знак для обозначения направления судового хода.

Щиты квадратные, прямоугольные, трапециевидальные или комбинированные красного или белого цвета. Огни постоянные или проблесковые, на правом берегу красные или белые, на левом – зеленые или белые или на обоих берегах желтые проблесковые.

6. Весенний знак для обозначения затопленных берегов.

Щиты на правом берегу круглые красные, на левом – трапециевидальные белые. Огни постоянные, на правом берегу красные, на левом – зеленые.

7. Знак «ориентир» для обозначения характерных мест судоходного пути.

Щиты прямоугольные или трапециевидальные, на правом берегу красные, на левом – черные с двумя горизонтальными белыми полосами. Огни двухпроблесковые, на правом берегу красные или белые, на левом – зеленые или белые или на обоих берегах желтые проблесковые.

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

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

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

Щиты ромбообразные на правом берегу красные, на левом – белые. Огни проблесковые на правом берегу красные, на левом зеленые.

10. Сигнализация судоходных пролетов мостов:

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

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

Для судов и составов, идущих снизу, щиты квадратные.

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

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

Все огни постоянные, зеленые;

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

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

### **Состав и отличительные признаки плавучих знаков при кардинальной системе расстановки**

1. Кардинальные знаки предназначены для ограждения навигационных опасностей. Их выставляют вокруг опасности по принципу ограждения ее относительно сторон света (по четырем главным направлениям компаса). При этом горизонт вокруг ограждений опасности условно делится на четыре сектора: северный, восточный, южный и западный.

Кардинальные знаки выставляют в одном, нескольких или во всех секторах одновременно для обозначения стороны, с которой следует обходить ограждаемую опасность.

2. Определение секторов и знаков.

Четыре сектора (северный, восточный, южный и западный) ограничены истинными пеленгами СЗ-СВ, СВ-ЮВ, ЮВ-ЮЗ, ЮЗ-СЗ, взятыми из обозначаемой точки.

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

3. Описание знаков (буи, вехи).

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

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

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

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

### **Знаки, обозначающие отдельные опасные места**

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

## Содержание

I.	Общие положения.....	1
II.	Средства идентификации судна.....	9
III.	Визуальная сигнализация.....	10
IV.	Ночная ходовая сигнализация.....	11
V.	Ночная стояночная сигнализация.....	15
VI.	Дневная сигнализация.....	17
VII.	Особая сигнализация.....	17
VIII.	Звуковая сигнализация. Радиотелефонная связь .....	19
IX.	Сигнализация и навигационное оборудование водного пути.....	22
X.	Движение судов по внутренним водным путям .....	22
XI.	Правила стоянки.....	40
Приложения к Правилам:		
1.	Минимальные запасы по глубине на водных путях .....	44
	Допустимые габариты судов по длине .....	44
	Минимальные запасы по глубине на порогах шлюзов.....	45
	Минимальные запасы по ширине между бортом судна и стенкой шлюза .....	45
	Минимальные запасы по высоте в мостах .....	45
2.	Требования к размещению на судах знаков визуальной сигнализации .....	46
3.	Таблица дальности видимости судовых огней.....	49
4.	Звуковые сигналы судов .....	50
5.	Знаки, регулирующие движение по внутренним водным путям	52
6.	Навигационные знаки и огни внутренних водных путей России	55