

Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации (для маломерных судов)

Зарегистрировано в Минюсте РФ 30 декабря 2002 г.

Регистрационный N 4088

Приказ Минтранса РФ от 14 октября 2002 г. N 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. N 24-ФЗ "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 11, ст.1001) приказываю:

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. N 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

Зарегистрировано в Минюсте РФ 30 декабря 2002 г.

Регистрационный N 4088

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

I. Общие положения

1. Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации (далее - Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" (далее - КВВТ) (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 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);

- **под маломерным судном** – следует понимать самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 лошадиных сил) или с подвесным мотором (подвесными моторами) независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, иное несамоходное судно (гребную лодку грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарку грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов), прогулочное судно пассажировместимостью не более 12 человек независимо от мощности главного двигателя (главных двигателей) и от валовой вместимости, а так же водный мотоцикл (гидроцикл);

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

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

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

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

- судно, соединение судов, плотов, буксируемые на тросе самоходными судами (далее **буксируемый состав**);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. 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.

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

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

7. Каждый капитан (в том числе судоводитель маломерного судна), 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.

II. Средства идентификации судна

8. 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.

III. Ночная ходовая сигнализация

9. 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.

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

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

IV. Ночная стояночная сигнализация

12. 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.

13. 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.

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

V. Особая сигнализация

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

16. 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.

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

VI. Звуковая сигнализация. Радиотелефонная связь

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

19. 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.

VII. Движение судов по внутренним водным путям

20. Судам запрещается:

- движение самоходных судов, ошвартованных бортами, за исключением аварийных случаев и случаев комплексного обслуживания, но не более чем двух. При буксировке под бортом буксируемое судно находится с правой стороны буксирующего судна. При этом управлять движением и маневрированием и обеспечивать подачу сигналов должно судно, у которого свободен левый борт;

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

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

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

21. 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.

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

23. 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.

24. 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.

25. 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.

26. 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.

27. 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.

28. Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судовой ходы, оборудованные действующими навигационными знаками и огнями (приложение N 6 к настоящим Правилам).

29. 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.

30. 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.

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

32. 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.

33. 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.

34. 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.

35. 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.

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

37. 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.

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

39. 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.

40. 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 свои 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.

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

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

VIII. Правила стоянки

43. 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.

44. 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.

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

46. 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.

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

48. 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.

49. 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.

Приложение N 1 к Правилам (п.18)

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

Глубина судового хода (см)	Для судов (составов)		Для плотов независимо от характера грунта (см)
	при 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 суда	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.

Приложение N 2 к Правилам (п.49)

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 паромах, 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	
		29 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 отмашка (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

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

Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

Один продолжительный звук	Одиночные суда в движении
Один продолжительный и два коротких звука с интервалами не менее 2 мин	Составы и плоты в движении
Один короткий, один продолжительный и один короткий звук	Одиночные суда или составы на мели в пределах судового хода
Частые удары в колокол или металлический предмет	Несамоходное судно с экипажем на якоре или на мели в пределах судового хода

Приложение N 5 к Правилам (пп.125, 167, 183)

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, весенные, 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, вежи.

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.

Плавающие 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 по-

лосами. Огонь белый или желтый группочаstopроблесковый. Веха - 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), трапецидальные и комбинированные красного или белого цвета. На прямоугольных и трапецидальных 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 трапецидальные 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, трапецидальные 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 - трапецидальные белые.

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

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

Щиты прямоугольные или трапецидальные, 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, вежи).

Знак "Северный". Верхняя часть знака черная, нижняя часть - желтая. Вежа 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, вежа 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. Вежа 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. Вежа с топовым знаком: два черных конуса вершинами вместе. Огонь белый, состоит из девяти ча-

стых 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.

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

СОДЕРЖАНИЕ

Общие положения	3
Средства идентификации судна	4
Ночная ходовая сигнализация	4
Ночная стояночная сигнализация	5
Особая сигнализация	5
Звуковая сигнализация. Радиотелефонная связь	5
Движение судов по внутренним водным путям	5
Правила стоянки	8
Приложения к Правилам	10