

Действующая редакция (без изменений и дополнений)

ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПРИДНЕСТРОВКОЙ МОЛДАВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

8 декабря 2016 года

№ 312

Об утверждении Правил
плавания по водным путям
Приднестровской Молдавской Республики

В соответствии со статьями 76-6 Конституции Приднестровской Молдавской Республики, Конституционным законом Приднестровской Молдавской Республики от 30 ноября 2011 года № 224-КЗ-V «О Правительстве Приднестровской Молдавской Республики» (САЗ 11-48) с дополнением и изменением, внесенными конституционными законами Приднестровской Молдавской Республики от 26 октября 2012 года № 206-КЗД-V (САЗ 12-44), от 2 июня 2016 года № 145-КЗИ-VI (САЗ 16-22), Водным кодексом Приднестровской Молдавской Республики, Законом Приднестровской Молдавской Республики от 13 октября 1997 года № 67-3 «О транспорте» (СЗМР 97-4) с изменениями и дополнениями, внесенными законами Приднестровской Молдавской Республики от 10 июля 2002 года № 152-ЗИД-III (САЗ 02-28), от 27 ноября 2008 года № 602-ЗД-IV (САЗ 08-47), от 28 января 2013 года № 34-ЗИД-V (САЗ 13-4), Указом Президента Приднестровской Молдавской Республики от 15 января 2009 года № 27 «Об утверждении Положения об условиях производства путевых работ на внутренних и трансграничных водных путях Приднестровской Молдавской Республики» (САЗ 09-3) с изменениями и дополнениями, внесенными Указом Президента Приднестровской Молдавской Республики от 10 октября 2013 года № 485 (САЗ 13-40), Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 20 августа 1999 года № 282 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа и грузов водным транспортом на территории Приднестровской Молдавской Республики» (СЗМР 99-8) с изменениями, внесенными Указом Президента Приднестровской Молдавской Республики от 7 сентября 2011 года № 672 (САЗ 11-36), Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики от 10 ноября 2016 года № 287 (САЗ 16-46), в целях унификации порядка применения Правил плавания по водным путям Приднестровской Молдавской Республики с международными стандартами других государств, Правительство Приднестровской Молдавской Республики

п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить Правила плавания по водным путям Приднестровской Молдавской Республики (прилагается).

2. Ответственность за реализацию настоящего Постановления возложить на министра регионального развития Приднестровской Молдавской Республики.

3. Контроль за исполнением настоящего Постановления возложить на первого заместителя Председателя Правительства Приднестровской Молдавской Республики.

4. Настоящее Постановление вступает в силу по истечении 30 дней со дня его официального опубликования.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА

П.ПРОКУДИН

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Постановлению Правительства
Приднестровской Молдавской
Республики
от 8 декабря 2016 года № 312

ПРАВИЛА
плавания по водным путям
Приднестровской Молдавской Республики

1. Общие положения. Термины и определения.

1. Правила плавания по водным путям Приднестровской Молдавской Республики (далее – Правила) разработаны в соответствии с действующим законодательством Приднестровской Молдавской Республики.

Приднестровская Молдавская Республика обладает 66 километрами внутренних и 374 километрами трансграничных водных путей.

Правила действуют на внутренних и трансграничных участках водных путей Приднестровской Молдавской Республики (далее – водные пути Приднестровской Молдавской Республики), открытых в установленном порядке для судоходства, если иные условия не оговорены в межгосударственных соглашениях по судоходству (далее – Соглашения). В случае противоречий между настоящими Правилами и Соглашениями приоритет отдается Соглашениям.

В случае, когда отдельные пункты Правил действуют только на внутренних или только на трансграничных участках водных путей Приднестровской Молдавской Республики, это особо оговаривается в соответствующем пункте Правил.

2. Для целей настоящих Правил используются следующие термины и определения:

а) акватория порта – ограниченный участок поверхности воды, служащий для подхода и стоянки судов у причалов и устройства рейдов, на которых суда и составы ожидают грузовой обработки или отправления в рейс, а также где выполняются необходимые операции. Обозначение границ акватории порта осуществляется отраслевым органом в области водного транспорта;

б) буксируемый состав – группа судов, плавучих объектов или соединений плавучего материала, соединенных между собой и буксируемых одним или несколькими буксирами, входящими в эту группу;

в) внутренние водные пути Приднестровской Молдавской Республики (далее – внутренние водные пути) – пути сообщения, естественные или искусственно созданные, берега которых расположены в пределах границ

государства, обозначенные навигационными знаками или иным способом, используемые в целях судоходства;

г) внутренний водный транспорт Приднестровской Молдавской Республики (далее – внутренний водный транспорт) – вид транспорта, находящийся в ведении Приднестровской Молдавской Республики и представляющего собой производственно-технологический комплекс с входящими в него коммерческими организациями, осуществляющими судоходство или иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Приднестровской Молдавской Республики;

д) встречное плавание – движение судов навстречу друг другу;

е) гидроцикл – маломерное судно, которое приводится в движение собственной силовой установкой и по своей конструкции или оборудованию способно нести на своем борту одного или нескольких человек, и предназначено для скольжения по водной поверхности или выполнения спортивных фигур. К гидроциклам приравниваются водные санки, водные скутера, джетбайки, джетски и их аналоги;

ж) дополнительный судовой ход – судовой ход, отходящий от основного судового хода, а затем соединяющий с ним, а также судовой ход, отходящий от основного и предназначенный для подхода к берегу, причалам, затонам и тому подобному;

з) кромка судового хода – условная линия, обозначающая границу судового хода по ширине;

и) маломерное судно – самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 лошадиных сил) 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 безмоторное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов, спортивные парусные суда длиной более 7 метров без двигателей);

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

л) обгон – приближение одного судна к другому в направлении под углом более 22,5 градуса позади его траверза и опережение такого судна;

м) ограниченная видимость – обзорность водного пути в направлении движения менее 1 (одного) километра, ограниченная геометрическими параметрами водного пути, сооружениями, насаждениями, гидрометеорологическими условиями (туман, мгла, атмосферные осадки);

н) основной судовой ход – судовой ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе плавания;

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

п) остановка судна – прекращение движения судна по отношению к берегу;

р) ось судового хода – условная линия, проходящая в средней части судового хода;

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

т) парусное судно – любое судно, передвигающееся с помощью паруса и не использующее одновременно собственную силовую установку;

у) пересекающиеся курсы – пересечение направлений движения двух и более судов таким образом, что может возникнуть опасность их столкновения;

ф) плавучая установка – плавучее сооружение, не предназначенное, как правило, для перемещения по водным путям (купальня, док, причал, судовой ангар и другие);

х) плавучее средство – плавучее сооружение, имеющее механические установки и предназначенное для работы на водных путях или в портах (землесосные и землечерпальные снаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и другие);

ц) плавучий объект – плавучее искусственное сооружение, не являющееся судном и неиспользуемое в целях судоходства;

ч) полоса движения – часть судового хода между его осью и кромкой судового хода;

ш) причал – гидротехническое сооружение, имеющее устройства для безопасного подхода судов и предназначенное для безопасной стоянки судов, их загрузки, разгрузки и обслуживания, а также посадки пассажиров на суда и высадки их с судов;

щ) пропуск судна – частный случай расхождения судов, при котором хотя бы одно из уменьшило скорость до минимальной или остановилось;

э) расхождение судов – маневр, связанный с прохождением одного судна относительно другого при встречном плавании;

ю) речной порт (далее – порт) – комплекс сооружений, расположенных на земельном участке и акватории внутренних водных путей, оборудованных и приспособленных в целях обслуживания пассажиров и судов, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов, взаимодействия с другими видами транспорта;

я) самоходное судно – судно, использующее собственную силовую установку для перемещения, за исключением судна, силовая установка которого используется только для совершения перемещений на незначительное расстояние или для увеличения его маневренности во время буксировки.

К самоходному судну приравнивается судно, идущее под парусом и одновременно использующее собственную силовую установку;

я-1) самоходное транспортное судно – самоходное судно, предназначенное для перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировки судов и иных плавучих объектов;

я-2) светлое время суток – промежуток времени, который начинается с восхода солнца и заканчивается с заходом солнца;

я-3) скоростное судно – судно, скорость которого составляет 30 (тридцать) километров в час и более;

я-4) соединение плавучего материала – плот, а также любое другое плавучее искусственное сооружение, соединение или устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном или плавучим средством или плавучей установкой;

я-5) состав – буксируемый состав, толкаемый состав или счаленная группа;

я-6) судно – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства;

я-7) судовладелец (в том числе работник судна) – физическое или юридическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является он собственником судна или использует его на ином законном основании;

я-8) судоводитель – капитан (командир) судна, иное лицо, имеющее в установленном порядке право управлять судном, составом, плавучим средством. К судоводителю приравнивается лицо, управляющее соединением плавучего материала;

я-9) судоходство – деятельность, связанная с использованием судна на внутренних водных путях для перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировки судов или иных плавучих объектов, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, рыбных и иных промыслов, осуществления дноуглубительных, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской проводки, спасательных операций, мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения или засорения, подъема затонувшего имущества, проведения санитарно-эпидемиологического или другого вида контроля, научных исследований, учебных, спортивных, культурных, развлекательных и иных подобных целей;

я-10) судовой огонь – световое сигнальное устройство на судне предназначенное для повышения их видимости. Термины «белый огонь», «красный огонь», «зеленый огонь», «желтый огонь» и «синий огонь» означают судовые огни, цвета которых соответствуют предписаниям настоящих Правил;

я-11) судовой ход – пространство на внутреннем водном пути, предназначенное для движения судов и обозначенное на местности и (или) на карте;

я-12) судно на стоянке – судно, плавучее средство, плавучая установка, которые стоят на якоре, ошвартованы у берега, причала, плавучего сооружения, другого судна на стоянке;

я-13) судно на ходу – судно, плавучее средство, плавучая установка, которые не стоят на якоре или на мели, не ошвартованы у берега, причала, плавучего сооружения или судна на стоянке;

я-14) судно, идущее вверх – судно, осуществляющее движение в одном из следующих направлений: на реках и водохранилищах – от устья к истоку реки; на дополнительных судовых ходах, которые отходят от основного и не соединяются с ним, – от основного хода к берегу; на каналах и озерах – против условного течения в соответствии с местными условиями плавания;

я-15) судно, идущее вниз, – судно, осуществляющее движение в направлении, противоположном движению судна, идущего вверх;

я-16) счаленная группа – группа судов, других плавучих средств и плавучих сооружений, соединенных между собой борт о борт;

я-17) темное время суток – промежуток времени, который начинается после захода солнца и заканчивается с восходом солнца;

я-18) территория порта – совокупность земельных участков, включенных

в пределы порта, в том числе земли, необходимые для перспективного развития порта;

я-19) толкаемое судно – несамоходное судно, которое по своей конструкции или оборудованию предназначено для перемещения толканием;

я-20) толкаемый состав – жесткое соединение, состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди самоходного судна, обеспечивающего движение состава и называемого толкачом.

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

4. В дополнение к Правилам, исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы регулирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства, определяет особенности движения судов на отдельных участках водного пути Приднестровской Молдавской Республики.

5. К плаванию по водным путям Приднестровской Молдавской Республики допускаются суда Приднестровской Молдавской Республики под Государственным флагом Приднестровской Молдавской Республики, зарегистрированные в установленном порядке в Государственном судовом реестре Приднестровской Молдавской Республики, реестре арендованных иностранных судов или судовой книге.

Плавание иностранных судов по внутренним водным путям допускается только под Государственным флагом Приднестровской Молдавской Республики. На основании решения Правительства Приднестровской Молдавской Республики может быть разрешено плавание иностранному отдельному судну, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям

Приднестровской Молдавской Республики, под флагом иностранного государства.

6. Надзор за соблюдением требований обеспечения безопасности судоходства и эксплуатации судов осуществляется уполномоченным Правительством Приднестровской Молдавской Республики исполнительным органом государственной власти.

7. Диспетчерское регулирование движения судов на внутренних водных путях осуществляется администрациями портов.

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.

2. Общие требования к управлению судами и экипажу судна

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

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

б) 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;

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

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

д) 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 Приднестровской Молдавской Республики. Судоводители буксируемых судов должны выполнять распоряжения судоводителя состава, наряду с этим они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами.

11. 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:

а) капитаном судна должен быть гражданин Приднестровской Молдавской Республики;

б) 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;

в) 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;

г) 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. Права и обязанности членов экипажа судна регулируются Уставом службы на судах внутреннего водного транспорта, утвержденным в установленном порядке исполнительным органом государственной власти, в ведении которого находятся вопросы регулирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства.

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. 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:

а) опасности для человеческой жизни;

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

в) создания препятствий для судоходства;

г) 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 тому подобное) 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, исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства и исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы регулирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства 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.

3. Судовые документы.

24. На судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре Приднестровской Молдавской Республики и осуществляющем судоходство по внутренним водным путям, должны находиться следующие документы:

- а) свидетельство о праве собственности на судно;
- б) свидетельство о праве плавания судна под Государственным флагом Приднестровской Молдавской Республики;
- в) свидетельство о годности судна к плаванию с указанием его класса или с классификационным свидетельством;
- г) список членов экипажа судна (судовая роль), составляемый капитаном судна;
- д) судовой журнал (вахтенный журнал или единый вахтенный журнал), машинный журнал (для судна с механическим двигателем, эксплуатируемого членами экипажа судна без совмещения должностей);
- е) судовое санитарное свидетельство;
- ж) единая книга осмотра судна;

з) свидетельство о предотвращении загрязнения с судна нефтью, сточными водами и мусором;

и) лицензия судовой радиостанции;

к) свидетельство или сертификат о минимальном составе экипажа судна.

25. На судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре Приднестровской Молдавской Республики и осуществляющем судоходство по трансграничным водным путям или внутренним водным путям иностранного государства, кроме документов указанных в пункте 24 настоящих Правил, должны находиться следующие документы:

а) справка о постановке на учёт в пограничных органах;

б) документы, удостоверяющие личность каждого члена экипажа и каждого пассажира;

в) документы, предусмотренные международными договорами и Соглашениями.

26. На судне должны находиться оригиналы указанных в пункте 24 Правил документов, за исключением свидетельства о праве собственности на судно, копия которого должна быть заверена органом, выдавшим такое свидетельство, или нотариусом.

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 Приднестровской Молдавской Республики. При этом одинаковые документы могут храниться на судне в единственном экземпляре.

Свидетельства о годности судна к плаванию необязательно в подлиннике на несамоходных судах, эксплуатируемых без экипажа. Указанные свидетельства должны храниться у судовладельца несамоходного судна; на толкаче (буксире) допускается иметь копию этих судовых документов, заверенных в установленном порядке.

29. Капитаны должны оказывать содействие представителям органов надзора и контроля и обеспечивать необходимые условия для их работы.

4. Движение судов по водным путям

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 исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, и исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы регулирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства, 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 исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, и исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы регулирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства для принятия необходимых мер.

32. Запрещается пользоваться сигнальными знаками навигационного оборудования водного пути для швартовки судов, плотов и повреждать эти знаки.

33. Если судно или плот переместили или повредили навигационный знак судоходной обстановки, то капитан должен немедленно известить об этом исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства и исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы регулирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства.

34. Каждый капитан должен безотлагательно извещать исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства и исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы регулирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства, 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 исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, и исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, 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 исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, и исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности.

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

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

39. О случаях транспортных происшествий с судами, плотами, повреждений гидротехнических сооружений на водных путях капитан обязан известить в кратчайший срок исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, 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:

- а) выставить сигналы в соответствии с пунктом 87 настоящих Правил;
- б) 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 исполнительного органа государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства. В случае невозможности связаться с исполнительным органом государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, 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 пункта назначения, при этом передав акт происшествия в исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства и в администрацию порта.

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 исполнительным органом государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства. Это разрешение должно быть получено до начала перевозки.

5. Средства идентификации судна

43. Каждое судно, подлежащее государственной регистрации в Государственном судовом реестре Приднестровской Молдавской Республики или судовою 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 Приднестровской Молдавской Республики, наносится на крылья ходового мостика и корму судна буквами латинского алфавита с указанием национальной принадлежности судна – «PMR». На корме судна под его названием указывается пункт приписки судна буквами латинского алфавита.

44. Иностранные суда при плавании по внутренним водным путям Приднестровской Молдавской Республики 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.

6. 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 указанным 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:

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

б) 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 градуса и должен быть расположен таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до 22,5 градуса позади траверза соответствующего борта;

в) кормовой огонь – белый огонь, расположенный в кормовой части судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 135 градусов

и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до 67,5 градуса с каждого борта;

г) круговой огонь – огонь, излучающий свет непрерывно по дуге горизонта в 360 градусов;

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

е) светоимпульсная отмашка цветная или белая – проблесковый огонь, излучающий свет по дуге горизонта в 112,5 градуса от траверза судна к носу или корме с перекрытием диаметральной плоскости судна на 22,5 градуса. Светоимпульсная отмашка является ночной и дневной сигнализацией. При отсутствии светоимпульсной отмашки разрешается применение ночью световой отмашки (мигание белым огнем), а днем – флага-отмашки;

ж) 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 метра, а для маломерных судов - не менее 0,6 метра.

54. Цилиндры, шары, конусы и двойные конусы могут быть заменены приспособлениями, которые на расстоянии создают те же изображения.

Их размеры должны быть:

а) высота цилиндра – не менее 0,8 метра, диаметр – не менее 0,5 метра;

б) диаметр шара – не менее 0,6 метра;

в) высота конуса – не менее 0,6 метра, диаметр основания – не менее 0,6 метра.

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.

7. Ночная ходовая сигнализация

57. Одинокое самоходное судно должно нести:

а) топовый огонь; судно длиной 50 метров и более может нести второй топовый огонь, расположенный позади и выше переднего;

б) бортовые огни;

в) три кормовых огня, расположенные треугольником основанием вниз, – на судах шириной более 5 метров;

г) один кормовой огонь в диаметральной плоскости – на судах шириной 5 метров 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:

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

б) бортовые огни;

в) три кормовых огня, расположенные треугольником основанием вниз, над ними – буксировочный огонь, а судно шириной 5 метров и менее – только один буксировочный огонь.

60. Толкаемые суда должны нести:

а) одиночное – один топовый огонь в носовой части;

б) в составе – по одному топовому огню на носовой части каждого переднего судна.

61. Буксирующее судно должно нести:

а) два топовых огня, расположенные по вертикали; при буксировке плота – три топовых огня, расположенные по вертикали;

б) бортовые огни;

в) 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 60 настоящих Правил, остальные буксировщики – такие же огни, за исключением бортовых.

63. Самоходные суда, ошвартованные бортами и буксирующие состав, должны нести огни, указанные в пункте 60, 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 60, а толкающее судно – один топовый огонь, буксировочный огонь и ниже его два кормовых огня, расположенные горизонтально. При ширине толкача 5 метров 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 60 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 66 настоящих Правил.

67. Несамходные суда буксиреуемого состава, следуюшего за одним или несколькими самоходными судами, должны нести:

- а) одиночное судно длиной до 50 метров – один круговой белый огонь;
- б) одиночное судно длиной 50 метров и более – по одному белому круговому огню на носовой и кормовой частях;
- в) 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, буксиреуемое на тресе, должно нести огни, указанные в пункте 56 настоящих Правил.

69. Самоходное маломерное судно должно нести:

- а) топовый огонь;
- б) бортовые огни;
- в) кормовой огонь.

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

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

71. Парусные суда должны нести:

а) 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;

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

в) суда длиной менее 7 метров – белый круговой огонь, расположенный на мачте; при приближении других судов это судно должно, кроме этого, освещать парус белым огнем;

г) 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 56 настоящих Правил, красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого топового огня.

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

а) если в составе находятся суда, указанные в пункте 72, судно, занятое буксировкой на тресе, должно нести красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней;

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

в) если в составе находятся указанные в пункте 72 суда (смешанный состав) – один красный топовый огонь, расположенный выше белых или треугольника.

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

а) белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее 5 метров, однако эта высота может быть уменьшена до 3 метров, если длина парома не превышает 15 метров;

б) 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.

77. 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.

78. Плоты на ходу должны нести:

а) при длине менее 60 метров – один белый круговой огонь на хвостовой части;

б) при длине от 60 до 120 метров – по одному белому круговому огню на головной и хвостовой частях;

в) при длине от 120 до 240 метров – по одному белому круговому огню на углах плота;

г) при длине от 240 до 480 метров – по одному белому круговому огню на углах плота и на бортах в средней части, а на плотах длиной более 480 метров добавляются два белых круговых огня по бортам через каждые 240 метров.

79. Одиночное судно на стоянке должно нести:

а) самоходное шириной 5 метров и менее, несамоходное длиной до 50 метров – один белый круговой огонь на мачте;

б) самоходное шириной более 5 метров – 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 градусов;

в) несамоходное длиной 50 метров и более – по одному белому круговому огню в носовой и кормовой частях.

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

81. 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.

82. Суда с опасными грузами или их остатками на стоянке должны дополнительно к огням, предписанным в пункте 78 настоящих Правил, нести один 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 метров 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 метров один белый круговой огонь, при длине 50 метров и более – белый круговой огонь через каждые 50 метров.

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

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

а) со стороны или сторон, с которых судовой ход свободен, – белый круговой огонь на части судна, выступающей в судовой ход;

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

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

8. Дневная сигнализация

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

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

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

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

9. Особая сигнализация

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

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

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

б) частое мигание круговым огнем, прожектором, вертикальное перемещение огня;

в) ракеты красного цвета;

г) медленное повторяемое поднятие и опускание вытянутыми в сторону руками.

95. 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), расположенных 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 так далее) два вышеуказанных тентовых огня должны быть расположены на носовой или кормовой частях земснарядов соответственно кромке.

96. 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 метров (красные при отвале грунта за правую кромку судового хода, белые – за левую).

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

98. 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.

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

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

а) днем – три знака, расположенные по вертикали: два черных шара и между ними черный ромб;

б) ночью, помимо сигнализации, предусмотренной настоящими Правилами, – два зеленых круговых огня, расположенных горизонтально на рее кормовой мачты на расстоянии не менее 2 метров друг от друга.

101. 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 метров.

102. 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.

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

а) ночью – два круговых огня, расположенные по вертикали (верхний – зеленый, нижний – белый, на расстоянии не менее 1 метра впереди и ниже топового огня);

б) днем – два соединенных своими вершинами черных конуса, расположенные друг над другом.

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

105. 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.

10. Звуковая сигнализация. Радиотелефонная связь

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

а) самоходными судами, за исключением маломерных, – посредством механически действующих сигнальных приборов;

б) 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.

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

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

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

110. 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.

111. 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.

112. 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 Речного Регистра Приднестровской Молдавской Республики.

113. 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.

114. 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.

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

116. 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.

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

118. 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.

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

120. 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.

121. 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.

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

11. Сигнализация и навигационное оборудование водного пути

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

124. 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.

12. Движение судов по водным путям

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

126. 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.

127. Судам запрещается:

а) 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;

б) обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе трех судов при ширине судового хода менее 200 метров;

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

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

128. 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.

129. 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.

130. 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.

131. 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.

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

133. 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.

134. 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.

135. Скоростные суда при движении не должны следовать в кильватер другим судам.

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

137. 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.

138. 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.

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

140. 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 метров 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.

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

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

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

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

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

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

в) 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.

143. 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 срок.

144. Маломерным и парусным судам запрещается:

а) маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих других судов, земснарядов, плавучих кранов и так далее и в промежутках между ними;

б) останавливаться и становиться на якорь в пределах судового хода (полосы движения, рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков;

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

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

а) судно при подходе к непросматриваемому и затруднительному участку, где встречное судно визуальным способом 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;

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

в) 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;

г) 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.

146. 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.

147. 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.

148. 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.

149. 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.

150. 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.

151. 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.

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

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

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

154. Положение пункта 155 настоящих Правил применяется также к судам, которые покидают место якорной стоянки или швартовки.

155. 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.

156. Суда, идущие от берега, причала или дополнительного судового хода, должны беспрепятственно пропускать суда, следующие по основному судовому ходу.

157. 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.

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

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

160. 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.

161. Толкаемые и буксируемые составы должны соответствовать схемам, подготовленным судовладельцами и утвержденными исполнительным органом государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства.

162. Когда исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, вводит 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.

163. Принятое решение, исполнительным органом государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, 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.

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

165. 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.

166. 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.

167. Судно при получении разрешительного сигнала должно подать отмашку с соответствующего борта и проходить, принимая необходимые меры предосторожности.

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

169. 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.

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

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

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

172. Паромы могут пересекать судовый 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.

173. Паромы канатных переправ подчиняются следующим правилам:

а) не осуществляющий перевозки паром должен стоять на месте, которое ему отведено для стоянки;

б) паром не должен оставаться на судовом ходу дольше, чем это необходимо для работы.

174. Судно при подходе к канатной переправе или светофору не менее чем за 1 километр должно подать «один продолжительный звук».

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

176. 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.

177. Во всех пунктах разводка наплавных мостов и пропуск через них судов должны осуществляться в любое время суток.

178. Пропуск судов через наплавные мосты регулируется их владельцами с помощью семафорной сигнализации (Приложение № 5 к настоящим Правилам).

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

180. 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.

181. В условиях ограниченной (менее 1 километра) 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 километра, 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.

182. 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.

183. 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.

184. При остановке суда должны, по возможности, освободить судовую ход.

185. 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 километра и на участках судоходных путей с не освещенной в темное время суток обстановкой.

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

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

187. 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.

188. В условиях ограниченной (менее 1 километра) видимости плавание судов, кроме указанных в пункте 191 настоящих Правил, в зависимости от габаритов судового хода разрешается:

- а) при ширине судового хода менее 100 метров – движение одиночным судам, толкаемым составам с одним несамоходным судном только вверх;
- б) при ширине судового хода 100 метров и более, но менее 200 метров – одиночным судам двухстороннее движение, а толкаемым составам – только вверх;
- в) при ширине судового хода 200 метров и более судам и составам – двухстороннее движение (плотовым составам в этих условиях движение разрешается только по озерам и водохранилищам);
- г) 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.

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

190. Плавание в условиях ограниченной видимости должно осуществляться с соблюдением постоянного:

- а) визуального и слухового наблюдения;
- б) квалифицированного радиолокационного наблюдения;

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

191. 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.

192. При движении и стоянке суда в условиях ограниченной видимости должны подавать сигналы, указанные в Приложении № 4 к настоящим Правилам.

193. 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:

а) подать: одиночные суда – «один продолжительный звук», а составы – «один продолжительный и два коротких звука». Сигнал должен повторяться так часто, как это необходимо;

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

в) уменьшить скорость до минимальной и в случае необходимости остановиться.

194. 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:

а) изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;

б) изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

195. Суда и составы при движении в одном направлении в условиях ограниченной (менее 1 километра) 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.

196. Суда при ограниченной (менее 1 километра) видимости должны заблаговременно по радиотелефонной связи договориться о наиболее удобном месте расхождения (пропуска) и осуществлять его только левыми бортами следующим образом:

а) 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;

б) судно, идущее вниз, при подходе к согласованному месту должно заблаговременно уменьшить ход до минимального, уклониться вправо настолько это необходимо и безопасно и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади;

в) судно, идущее вверх, осуществляет расхождение с плотовым составом по борту, указанному буксировщиком плота.

197. Судно, догоняющее другое судно при видимости менее 1 километра, 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.

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

199. 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.

200. 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 дополнительные меры, исключаящие столкновения только собственным маневром.

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

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

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

а) одиночное самоходное судно, толкающее или буксирующее состав (кроме плота);

б) парусное судно;

в) судно, занятое ловом рыбы;

г) судно, буксирующее плот;

д) судно, лишенное возможности управляться, занятое подводными или водолазными работами.

203. Использование водных лыж и гидроциклов или аналогичных средств разрешается только днем при хорошей видимости и в установленных исполнительным органом государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, зонах.

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

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

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

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

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

209. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

а) выметывать рыболовные снасти на судовом ходу на расстоянии 1 километра от судоходных пролетов мостов;

б) выметывать рыболовные снасти более чем на половину судового хода;

в) выходить на судовой ход при ограниченной (менее 1 километра) видимости;

г) начинать выметывание рыболовных снастей перед приближающимися судами.

210. Судам запрещается становиться на якоря, отдавать и волочить якоря, лоты, тросы, цепи в зонах подводных переходов кабелей, трубопроводов, водозаборов и тому подобное, обозначенное на местности информационными знаками или на навигационной карте.

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

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

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

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

213. 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.

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

13. Правила стоянки

215. 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.

216. 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.

217. Суда не должны становиться на стоянку:

а) на участках, запрещенных исполнительным органом государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства;

б) на участках, обозначенных информационными запрещающими знаками;

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

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

д) на входах в притоки и выходах из них;

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

218. В портах суда и плоты должны становиться на якорь на отведенных рейдах с соблюдением требований документов, определяющих особенности движения судов в порту и/или бассейне реки. Постановка судов на якорь или перемена места стоянки в каждом случае осуществляется с разрешения администрации порта, в границах которого это происходит, и согласовывается с караванной службой порта.

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

а) дальнейшее движение судна грозит явной опасностью;

б) судно вынуждено остановиться вследствие его технических повреждений;

в) судовой ход закрыт другими судами;

г) движение судов ограничено распоряжением исполнительного органа государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства.

220. При постановке судна на якорь на судовом ходу судоводитель обязан, используя все доступные средства связи, уведомить об этом администрацию порта.

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

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

223. Запрещается 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.

224. 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.

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

226. 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.

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

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

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

230. 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.

231. Требования для нефтеналивных судов при стоянке у причалов и на рейдах определяются правилами пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта.

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

случаев стоянки в порту приписки, когда судно передано под охрану караванной службе порта.

233. Вахтенная служба судна, находящегося на акватории порта, обязана знать номера телефонов исполнительного органа государственной власти, в ведении которого находятся вопросы надзора за безопасностью судоходства, пожарного надзора, администрации порта и специальных служб города.

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

235. 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.

236. Пользователи причалов должны обеспечивать:

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

б) достаточное количество швартовых устройств (тумбы, рымы и так далее) и отбойных приспособлений на причалах, рейдовых причальных устройств, а также сигнальных знаков, указывающих границы рейда;

в) надежную швартовку плавучих причалов и дебаркадеров с безопасными сходнями для соединения их с берегом.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Правилам плавания по
водным путям
Приднестровской Молдавской
Республики

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

Глубина судового хода в (см)	Для судов и составов		Для плотов
	при песчаном и галечном грунте (см)	при каменистом грунте (см)	независимо от характера грунта (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.

Минимальные запасы по высоте в мостах

Высота нижней кромки судоходного пролёта моста над (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 № 2
к Правилам плавания по
водным путям
Приднестровской Молдавской
Республики

Требования к размещению на судах
знаков визуальной сигнализации

1. Конструкция сигнальных огней, их технические характеристики и установка на судах должны соответствовать техническим правилам Речного Регистра.

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

а) на судах с одноярусной надстройкой – в ее верхней части;

б) на судах с надстройкой в два и более ярусов – не ниже палубы ходового мостика;

в) на беспалубных судах – не менее чем на 0,5 метра 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 метр и, как правило, впереди них.

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

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

5. На самоходных судах, занятых толканием, три топовых огня должны быть расположены в виде равнобедренного треугольника (со стороной от 1 до 3 метров) 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 метра.

7. Если несамоходные грузовые суда несут топовые огни, то они должны располагаться в диаметральной плоскости судна на высоте, как правило, не менее 2 метров над палубой, но в любом случае – не менее 1 метра 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 метра.

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 него.

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

а) на несамоходных грузовых судах – не ниже 2 метров над палубой в диаметральной плоскости судна, а при наличии палубного груза - не ниже 1 метра над ним;

б) на плотках и плавучих сооружениях – не менее 2 метров от поверхности воды;

в) на паромах, плавучих причалах, понтонах, купальнях и тому подобном – не менее 2 метров 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 метра на судах длиной 20 метров и более и 0,5 метра – на судах длиной менее 20 метров.

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 метра на судах длиной 20 метров и более и 0,5 метра – на судах длиной менее 20 метров.

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 типового огня на расстоянии не менее 1 метра и впереди него на расстоянии не менее 1 метра. При этом верхний круговой огонь должен быть выше бортовых огней.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Правилам плавания по
водным
путям Приднестровской
Молдавской Республики

Таблица дальности видимости судовых огней
(при коэффициенте прозрачности атмосферы $K=0,75$)

Тип сигнального отличительного огня	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
топовый	красный	5,5	3,7	3,7	4,0	2,0
бортовой	красный	3,7	3,7	1,85		
бортовой	зелёный	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
круговой	красный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
круговой	зелёный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
круговой	желтый	1,85	1,85	1,85		
круговой	синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
стояночный бортовой	белый	3,7	3,7	3,7		
отмашка светоимпульсная	днем	2,0	2,0	2,0		
	ночью	4,0	4,0	4,0		
отмашка световая	ночью	4,0	4,0	4,0		

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Правилам плавания по
водным
путям Приднестровской
Молдавской Республики

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 1 секунду;

продолжительный звук – звук продолжительностью примерно 4 секунды.

Интервал между звуками должен составлять примерно 1 секунду, 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 звук	- «Прошу уменьшить ход»
10. Один продолжительный, один короткий и один продолжительный звук	- «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 звук	- «Я Вас понял»
13. Один продолжительный и три коротких звука	- «При отход в рейс пассажирского 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 звук	- «Одиночные суда или составы на якоре или на мели в пределах судового хода»
4. Частые удары в колокол или металлический предмет	- «Несамоходное судно с экипажем на якоре или на мели в пределах судового хода»

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Правилам плавания по
водным
путям Приднестровской
Молдавской Республики

Знаки, регулирующие движение по водным путям
Приднестровской Молдавской Республики,
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 метров: 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 другое): 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 другое): цифры показывают максимально допустимую скорость хода (километров/час).

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 метра и длиной не менее 1,5 метра, наносимую 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Правилам плавания по
водным
путям Приднестровской
Молдавской Республики

Навигационные знаки и огни водных путей
Приднестровской Молдавской Республики

Общие положения

1. Навигационные знаки и огни предназначены для создания безопасных условий плавания судов и обеспечения сохранности искусственных сооружений на 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 водных путях 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 кромки 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 кромки (сторон) судового хода принимают по направлению течения воды.

На транзитных судовых ходах водохранилищ наименование сторон принимают по направлению от зоны выклинивания подпора к плотине.

На подходах к портам, пристаням, убежищам, а также на судовых ходах притоков, впадающих в водохранилище, наименование правой и левой кромки судового хода принимают по направлению к транзитному судовому ходу.

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

Характер навигационных огней

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 полосами.

Огонь белый или желтый группочастопроблесковый. Вежа – две черные (или белые) и три красные равные по ширине горизонтальные полосы. Топовая фигура круглого силуэта черная.

Береговые навигационные знаки обозначения положения судового хода

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

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

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

Огни на правом берегу красные, белые или желтые, левом берегу – зеленые, белые или желтые, 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, на передних знаках постоянные, на заднем – проблесковые, аналогичные осевому створу.

4. Створ кромочный для обозначения положения судового хода и его кромки. 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, белые или желтые, на левом – зеленые, белые или желтые.

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

Все огни постоянные, зеленые;

б) для обозначения судоходного пролета разводной части, отведенной в сторону правого или левого берега, наплавного моста устанавливаются 5 огней, по 2 на неподвижной части моста и по одному на углах 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. 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 секунд. 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 секунд. 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 частых проблесков с периодичностью 15 секунд. 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.