**Об утверждении Общих правил**

**плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним**

В соответствии со статьей 13 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261 - ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5557; 2008, № 29 (ч. 1), ст. 3418, № 30 (ч. 2), ст. 3616; 2009, № 52 (ч. 1), ст. 6427; 2010, № 19, ст. 2291, № 48, ст. 6246; 2011, № 1, ст. 3, № 13, ст. 1688, № 17, ст. 2313, № 30 (ч. 1), ст. 4590, 4594; 2012, № 26, ст. 3446; 2013, № 27, ст. 3477, № 30 (ч. 1), ст. 4058; 2014, № 45, ст. 6153, № 49 (ч. 6), ст. 6928; 2015, № 1 (ч. 1), ст. 52, № 29 (ч. 1), ст. 4339) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним.

2. Признать утратившими силу приказы Министерства транспорта Российской Федерации:

от 20 августа 2009 г. № 140 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» (зарегистрирован Минюстом России 24 сентября 2009 г., регистрационный № 14863);

от 22 марта 2010 г. № 69 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2009 г. № 140» (зарегистрирован Минюстом России 29 апреля 2010 г., регистрационный № 17054).

Министр М.Ю. Соколов

Готовчиц Иван Робертович

+7 499 495 00 00 (доб. 17 31)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  УТВЕРЖДЕНЫприказом Минтранса России от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_ |

**ОБЩИЕ ПРАВИЛА**

**плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним**

### I. Общие положения

* 1. Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (далее – Общие правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[[1]](#footnote-2)) (далее – Закон о морских портах) и Федеральным законом от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»[[2]](#footnote-3)) (далее – КТМ).
	2. Настоящие Общие правила содержат правила плавания судов и управления движением судов в акваториях морских портов и на подходах к ним, в том числе в зонах действия систем управления движением судов; правила захода судов в морские порты и выхода судов из морских портов; правила стоянки судов в морских портах и на подходах к ним; правила обеспечения безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений; правила обеспечения экологической безопасности, соблюдения карантина в морских портах; правила выполнения маневров, связанных с прохождением судов относительно морских дноуглубительных судов; правила ледокольной проводки судов[[3]](#footnote-4)).

Настоящие Общие правила обязательны для исполнения судами, независимо от их национальной и ведомственной принадлежности, а также физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в морских портах и на подходах к ним.

* 1. В каждом морском порту Российской Федерации с учетом географических, гидрометеорологических, технологических и навигационных особенностей морского порта в порядке, установленном Законом о морских портах[[4]](#footnote-5)), и на основании настоящих Общих правил, Минтрансом России разрабатываются и утверждаются обязательные постановления в морских портах (далее – обязательные постановления).
	2. В случае, если военно-морская база или пункт базирования военных кораблей имеет смежную с морским портом акваторию, порядок захода в морской порт и выхода из морского порта судов устанавливается старшим морским начальником по согласованию с капитаном морского порта, должностными лицами пограничного и таможенного органов и публикуется в обязательных постановлениях в морском порту.
	3. При плавании и стоянке судов в акваториях морских портов и подходах к ним должны соблюдаться требования, предусмотренные международными договорами и законодательством Российской Федерации в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания и защиты окружающей среды от загрязнения с судов.

**II. Правила плавания судов и управления движением судов в акваториях морских портов и на подходах к ним, в том числе в зонах действия систем управления движением судов**

* 1. При плавании в акватории морского порта и подходах к нему суда должны следовать по установленным схемам разделения движения судов, естественным или искусственным каналам, руслам рек, иным путям движения судов, оснащенным средствами навигационного оборудования и предназначенным для плавания судов (далее - фарватер), а также другим судоходным путям, предназначенным для плавания судов.
	2. Суда при плавании на подходах к морскому порту, где установлены схемы разделения движения судов, должны следовать требованиям правила 10 Международных правил предупреждения столкновений судов в море (далее – МППСС-72)[[5]](#footnote-6)).
	3. При расхождении с другими судами:

судно, входящее в морской порт, уступает дорогу судну, выходящему из морского порта;

судно, входящее на фарватер, уступает дорогу судну, следующему по фарватеру;

судно, следующее по речному фарватеру против течения, уступает дорогу судну, следующему по этому фарватеру по течению;

судно, входящее из бокового фарватера на главный фарватер, уступает дорогу судну, следующему по главному фарватеру;

судно, пересекающее фарватер, уступает дорогу судну, следующему по фарватеру.

* 1. В зависимости от особенностей морского порта в обязательных постановлениях могут быть указаны иные правила расхождения судов, чем установленные пунктом 8 настоящих Общих правил [[6]](#footnote-7)).
	2. Если одно из расходящихся судов ограничено в возможности маневрировать, лишено возможности управляться и несет огни (знаки) в соответствии с правилом 27 МППСС-72 или стеснено своей осадкой и несет огни (знаки) в соответствии с правилом 28 МППСС-72, то вместо правил, установленных пунктом 8 настоящих Общих правил, или правил, устанавливаемых в соответствии с пунктом 9 настоящих Общих правил, применяется правило 18 МППСС-72.
	3. При приближении с противоположных направлений двух судов к узкому месту, повороту или месту перехода со створа на створ, если одновременное прохождение судами таких мест невозможно или опасно, то судно, обязанное уступить дорогу другому судну, дает возможность судну, имеющему приоритет согласно пункту 8 настоящих Общих правил и/или правилу 18 МППСС-72, завершить маневр, держась на безопасном расстоянии.
	4. Ограничения по скорости движения судов в акватории морского порта с учетом особенностей акватории морского порта, портовых гидротехнических сооружений, средств навигационного оборудования, интенсивности движения, типов и размерений судов устанавливаются обязательными постановлениями[[7]](#footnote-8)).
	5. Независимо от ограничений по скорости движения судов во избежание развития опасного волнения и снижения риска гидродинамического «присасывания» судов, судно заблаговременно уменьшает свою скорость до минимально возможной, позволяющей безопасно управлять судном, в случае:

расхождения с буксирными караванами;

прохода около работающих кранов, экскаваторов, дебаркадеров, пристаней, доков, ошвартованных у причала судов;

прохода мест проведения подводных, гидротехнических и других специальных работ;

обхода дноуглубительных судов;

прохода мимо плотов и шлюпок с людьми, работающими у причала либо у борта судна;

прохода мимо судов, занятых бункеровочными операциями.

* 1. Судам с динамическим принципом поддержания, судам на воздушной подушке и экранопланам движение по фарватерам при видимости пять кабельтовых и менее разрешается только в водоизмещающем положении.
	2. Постановка судна на якорь на фарватере не допускается, за исключением:

угрозы явной опасности при дальнейшем движении судна;

вынужденной остановки судна вследствие технических повреждений;

закрытия прохода другими судами.

Капитан судна, вынужденного встать на якорь на фарватере, немедленно сообщает об этом капитану морского порта. В сообщении указываются наименование судна, время, место и причины постановки судна на якорь, а также сведения о затрудненности движения в районе стоянки.

* 1. В случае, если судно в акватории морского порта село на мель, либо потеряло якорь, либо обнаружило объекты, представляющие опасность для судна и/или судоходства в акватории морского порта, капитан судна немедленно сообщает об этом капитану морского порта с указанием координат местонахождения судна, севшего на мель, место потери якоря, либо объекта, представляющего опасность для судна и (или) судоходства.
	2. В целях выполнения маневров судами или иными плавучими объектами в акватории морского порта и подходах к нему, в том числе для производства швартовных операций, входа судов или иных плавучих объектов в морской порт либо выхода их из морского порта, применяется операция по оказанию помощи одним судном (судами) другому судну (судам) при его (их) передвижении, маневрировании или осуществлении швартовных операций с использованием буксирных тросов, других буксирных устройств, лагом или способом толкания (далее – буксировка).
	3. Буксировка в акватории морского порта и подходах к нему, за исключением швартовых операций, производится с разрешения капитана морского порта. Количество и мощность буксиров должны обеспечивать безопасность буксировки.
	4. В акватории морского порта и подходах к нему не допускается буксировка:

лагом судов, груженных нефтью и нефтепродуктами наливом;

одним буксиром одновременно нескольких судов, груженных нефтью или нефтепродуктами наливом, за исключением случаев, когда они являются частью одного толкаемого жесткосочлененного состава, состоящего из двух несамоходных судов и одного буксира-толкача;

самоходного судна с ошвартованными у его борта плавучими объектами.

* 1. При движении в акватории морского порта и на подходах к нему суда должны быть готовыми к немедленному выполнению маневров либо немедленной отдаче якоря.
	2. В акватории морского порта не допускается плавание судов, не использующих радиолокационные станции, при видимости менее пяти кабельтовых.
	3. Водолазные работы в акватории морского порта и подходах к нему производятся с разрешения капитана морского порта. Судно, занятое водолазными работами, несет огни и знаки в соответствии с правилом 27 (е) МППСС-72.
	4. Любое судно при подходе к месту проведения водолазных работ обязано следовать с особой осторожностью и заблаговременно уменьшить скорость до минимально возможной, позволяющей безопасно управлять судном. Отдавать якоря разрешается на безопасном расстоянии от места проведения водолазных работ.
	5. Суда, стоящие вблизи аварийного судна или проходящие мимо него, обязаны оказать помощь по спасению людей.
	6. Управление движением судов в акватории морского порта и на подходах к нему осуществляется с использованием системы управления движением судов (далее – СУДС) [[8]](#footnote-9)) или службы контроля судоходства и управления судоходством (далее – СКУС) [[9]](#footnote-10)), действующей в морском порту, где отсутствует СУДС.
	7. СУДС выполняет в своей зоне действия следующие функции:

контроль движения судов и положения судов на якорных стоянках и выносных причальных устройствах;

передача судам информации;

организация и регулирование движения судов;

оказание помощи в судовождении;

обнаружение и опознавание судов на подходах к зоне действия СУДС, установление связи с ними, получение данных о судах.

СКУС выполняет в акватории морского порта следующие функции:

установление связи с судами на подходах к акватории порта, получение данных о судах.

мониторинг движения судов и расстановки судов на якорных стоянках и у причальных сооружений;

обеспечение разрешительного режима движения;

передача судам информации;

Функции СУДС и СКУС выполняются в отношении всех судов, за исключением не используемых в коммерческой деятельности маломерных судов, прогулочных и спортивных парусных судов, по запросу которых СУДС оказывает помощь в судовождении в пределах возможностей технических средств.

* 1. СУДС осуществляет контроль движения судов и положения судов на якорных стоянках и выносных причальных устройствах в целях своевременного выявления и предотвращения опасных навигационных ситуаций и нарушений правил плавания.

СУДС передает на контролируемые суда информацию об изменениях судоходной обстановки, предупреждения о развитии опасных навигационных ситуаций и нарушении правил плавания и рекомендации в отношении дальнейших действий.

В случае развития опасной навигационной ситуации, когда судно, несмотря на получаемые информацию, предупреждения и рекомендации, не предпринимает необходимых действий, СУДС выдает указания по изменению элементов движения судна и требует их немедленного выполнения.

СУДС информирует капитана морского порта о выявленных опасных навигационных ситуациях или нарушениях правил плавания.

* 1. СКУС осуществляет мониторинг движения судов и расстановки судов на якорных стоянках и у причальных сооружений, используя средства радиосвязи с судами и возможности других технических средств, имеющихся в распоряжении СКУС.
	2. СУДС передает судам информацию при входе судна в зону действия СУДС, при начале движения судна в зоне действия СУДС, при изменении обстановки по маршруту движения судна, по запросу судна, по объявленному расписанию или по мере необходимости.

СКУС передает судам информацию при входе судна в акваторию порта, при начале движения судна в акватории порта или по мере необходимости.

Передаваемая судам информация содержит сведения о:

судоходной обстановке и ее изменениях;

факторах, затрудняющих движение судов (при наличии);

гидрометеорологической обстановке;

состоянии средств навигационного оборудования;

изменениях в режиме движения судов;

установленном в морском порту или на морских терминалах уровне охраны.

В зависимости от особенностей морского порта передаваемая судам информация может включать дополнительные сведения для обеспечения безопасного плавания и стоянки судов в морском порту и на подходах к нему.

* 1. Организация движения судов в зоне действия СУДС осуществляется с учетом особенностей морского порта на основании графика расстановки и движения судов в морском порту и включает:

выдачу разрешений на движение судов и расстановку судов в зоне действия СУДС;

планирование движения судов;

использование обязательных докладов судов о начале, окончании движения и прохождении регламентированных маршрутных точек;

использование маршрутов и приоритетных направлений движения судов;

использование одностороннего движения судов по фарватерам;

установление скорости и интервалов движения судов.

* 1. График расстановки и движения судов в морском порту ежедневно составляется на основании информации о заходе судна порт и выходе судов из порта, передаваемой в соответствии с главой III настоящих Общих правил, утверждается капитаном морского порта и доводится до сведения мореплавателей и служб порта, в том числе путем размещения на официальном сайте администрации морских портов.
	2. На основании графика расстановки и движения судов, с учетом возможных изменений во времени подхода судов или начала их движения, а также гидрометеорологической обстановки, СУДС или СКУС обеспечивает движение в первоочередном порядке судов, терпящих аварию или бедствие, имеющих на борту больных или следующих для оказания помощи, пассажирских судов, кораблей, судов, катеров ВМФ и пограничных органов, судов, прибывающих по приглашению Правительства Российской Федерации, судов, осуществляющих доставку скоропортящихся грузов и живых животных, судов, работающих на регулярных линиях, зарегистрированных в установленном порядке.
	3. Регулирование движения судов осуществляется СУДС посредством передачи судам обязательных для исполнения указаний в отношении:

очередности и времени начала движения;

маршрута, интервала и скорости движения;

порядка прохождения судами фарватеров и их пересечений;

запрета на дальнейшее движение;

мест якорной стоянки или укрытий;

действий для предотвращения непосредственной опасности.

СКУС обеспечивает разрешительный режим движения в акватории морского порта, выдавая судам разрешения на вход в акваторию порта и выход из нее, на постановку судов на якорь или к причалу, а также на любое движение или перемещение судов в пределах акватории морского порта.

* 1. Помощь в судовождении оказывается СУДС по запросу судна или по решению СУДС в сложных гидрометеорологических условиях, при отсутствии на судне или неисправности технических средств, обеспечивающих безопасное движение судна в данной обстановке.
	2. При оказании помощи в судовождении СУДС регулярно передает на судно следующую информацию:

о положении судна по отношению к навигационному ориентиру, фарватеру и путевым точкам;

о навигационных опасностях вблизи судна и на пути его следования;

о положении и движении других судов,

а также рекомендации по дальнейшему движению судна.

* 1. Порядок оказания помощи в судовождении, включая интервал передачи информации, согласовывается между СУДС и судном. Судно уведомляется СУДС о начале и окончании помощи в судовождении, подтверждает получение информации и рекомендаций СУДС, а также сообщает СУДС о предпринимаемых действиях.
	2. При ограниченной видимости, указываемой в обязательных постановлениях, СУДС осуществляет в акватории морского порта обязательное оказание помощи в судовождении для судов с опасными грузами, пассажирских судов и судов, имеющих неисправности технических средств и другие ограничения, влияющие на безопасность плавания.
	3. Сообщения, направляемые СУДС на суда и содержащие информацию, предупреждения, рекомендации и указания, должны предваряться соответствующим словом-маркером. Рекомендации и указания СУДС должны быть ориентированы на конечный результат (местоположение или скорость и направление движения судна).
	4. Выбор способа управления судном при выполнении рекомендаций и указаний СУДС остается за капитаном судна. В случае если капитан судна считает невозможным выполнение указаний СУДС, он обязан сообщить об этом СУДС и информировать о своих дальнейших действиях и намерениях.
	5. Судно передает СУДС (при входе в зону ее действия) или СКУС (при подходе к границам акватории порта) следующие сведения:

название и тип судна;

государственная принадлежность (флаг) судна;

порт назначения;

максимальная действующая осадка судна;

вид груза, наличие опасного груза и класс опасности;

наличие неисправностей судовых технических средств и других ограничений, влияющих на безопасность плавания.

В случае необходимости СУДС или СКУС запрашивает у судна дополнительные сведения о судне и иную информацию, предусмотренную пунктом 49 настоящих Общих правил.

* 1. Судно, находящееся в зоне действия СУДС, обязано докладывать СУДС при прохождении установленных рубежей или точек выхода на связь, информировать СУДС об обнаружении загрязнения морской среды, несоответствий в работе или в местоположении средств навигационного оборудования, других объектов и явлений, представляющих опасность или затруднения для судоходства.

Судно по запросу СУДС должно сообщить о своем местоположении относительно навигационного ориентира или передать иную информацию относительно окружающей навигационной и судоходной обстановки.

* 1. При входе в зону действия СУДС опознанного судна СУДС указывает ему маршрут движения, порядок прохождения фарватеров и их пересечений, якорное место, информирует о месте приема лоцмана и обстановке на маршруте движения, а также передает иные, предусмотренные настоящими Общими правилами и обязательными постановлениями сведения.
	2. Судно входит в зону действия СУДС с разрешения СУДС, выдаваемого на основании графика расстановки и движения судов в морском порту, за исключением судов, проходящих зону действия СУДС транзитом.

Судно начинает в зоне действия СУДС любое движение или перемещение (постановка на якорь, снятие с якоря, подход и швартовка к причалу, отшвартовка и отход от причала, перешвартовка и т.п.) только с разрешения СУДС.

Судно входит в акваторию морского порта, где отсутствует СУДС, или начинает в акватории такого порта любое движение или перемещение только с разрешения СКУС.

Указанные выше разрешения аннулируются и запрашиваются судном заново, если судно в течение установленного времени не начинает разрешенные действия.

* 1. Судно, вставшее на якорь, начавшее или завершившее швартовку к причалу, начавшее движение после снятия с якоря или отхода от причала, должно информировать об этом СУДС или СКУС.

После получения информации от судна о начале швартовки СУДС прекращает контроль движения судна до его запроса разрешения на отшвартовку и отход от причала до его запроса разрешения на отшвартовку и отход от причала.

* 1. В акватории морского порта и на подходах к нему связь между судами и службами морского порта осуществляется с использованием радиотелефонных каналов диапазона очень высоких частот морской подвижной службы (далее – каналы ОВЧ связи) в соответствии с «Правилами радиосвязи морской подвижной службы и морской спутниковой подвижной службы Российской Федерации»[[10]](#footnote-11)).

Для работы СУДС и СКУС выделяются основной (основные) и резервный (резервные) каналы ОВЧ связи, не используемые другими береговыми службами.

* 1. Суда, находящиеся в зоне действия СУДС, обязаны нести постоянную радиовахту на 16 канале и на предписанном рабочем канале (каналах) ОВЧ связи СУДС.

Суда, находящиеся в акватории морского порта, где отсутствует СУДС, должны нести постоянную радиовахту на 16 канале и на предписанном рабочем канале ОВЧ связи СКУС.

Судно может завершить радиовахту на рабочем канале ОВЧ связи СУДС или СКУС только после получения соответствующего разрешения СУДС или СКУС.

* 1. Не допускается вести переговоры, не связанные с управлением движением судов и безопасностью мореплавания, на рабочих каналах СУДС и СКУС, каналах капитана морского порта и 16 канале ОВЧ связи.

Сведения о каналах ОВЧ связи и способах связи судов со службами морского порта доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей ежегодно и при изменении таких сведений.

* 1. Судно, выходящее из зоны действия СУДС, должно информировать об этом СУДС и запросить разрешение на завершение радиовахты на рабочем канале ОВЧ связи СУДС.

Судно, переходящее из зоны действия одной СУДС в смежную зону действия другой СУДС, должно установить связь с СУДС, в зону действия которой оно входит, и запросить разрешение на вход в эту зону.

После получения такого разрешения судно должно завершить связь с СУДС, из зоны действия которой оно выходит, и следовать процедурам взаимодействия с СУДС, в зону действия которой оно входит.

**III. Правила захода судов в морские порты и выхода судов из морских портов**

* 1. Информация о заходе судна в морской порт должна содержать следующие сведения:

присвоенный Международной морской организацией номер (далее – ИМО номер) судна (далее – ИМО номер судна);

название судна на русском языке и его дублирование латинскими буквами;

позывной сигнал судна;

государственная принадлежность (флаг) судна и порт регистрации;

идентификационный номер морской подвижной службы, присвоенный судовой радиостанции (далее – ИМПС/MMSI);

наименование и ИМО номер судовладельца;

наименование и ИМО номер оператора судна;

класс судна и наименование российской организации, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, или иностранного классификационного общества, выдавшего классификационное свидетельство (далее – классификационное общество судна);

основные характеристики судна (тип, год постройки, валовая вместимость, дедвейт, длина наибольшая, ширина наибольшая, надводный габарит, высота борта, осадка наибольшая, осадка носом, осадка кормой, район Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее – ГМССБ), разрешенный район плавания);

вид и количество груза на судне (для каждого вида груза);

информация о балласте (количество и район приема балласта);

для танкера при следовании под погрузку - наименование предыдущего перевезенного груза и информацию о наличии или отсутствии дегазированных танков;

дата, номер и место выдачи разрешения на добычу (перегрузку) водных биоресурсов (для судов рыбопромыслового флота);

информация о наличии разрешения Росморречфлота на перевозки и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства (для судов, плавающих под иностранным флагом);

список членов экипажа судна (ф.и.о. или имена, гражданство, должность на судне, дата и место рождения, вид и номер документа удостоверяющего личность)[[11]](#footnote-12));

список пассажиров на борту (ф.и.о, дата и место рождения, вид и номер документа удостоверяющего личность, по которому приобретался проездной билет, пункты отправления и назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный и дата поездки)[[12]](#footnote-13));

ожидаемые дата и время захода судна в морской порт;

ожидаемые дата и время выхода судна из морского порта;

наименование последнего порта выхода судна (района промысла), дата и время выхода из последнего порта;

наименование следующего порта захода судна (района промысла);

планируемые операции в морском порту (тип, наименование и количество выгружаемого и загружаемого груза, количество и наименование требуемого пополнения судовых запасов, количество и наименование требующих сдачи отходов, планируемая смена членов экипажа судна);

наименование морского терминала и/или номер причала планируемой швартовки, рейд или район якорной стоянки (в случае грузовых операций или бункеровки на рейде);

количество бункерного топлива на борту на момент выхода судна из последнего порта и количество полученного после выхода судна из последнего порта бункерного топлива (раздельно тяжелого, легкого и газомоторного);

сведения о Международном свидетельстве об охране судна или Временном международном свидетельстве об охране судна (наименование выдавшего органа, дата выдачи и срок действия) и об уровне охраны судна в соответствии с Международным кодексом по охране судов и портовых средств[[13]](#footnote-14)) (далее - Кодекс ОСПС);

требуемое обеспечение безопасного плавания и стоянки судна в морском порту (буксиры, лоцман, ледокол);

при необходимости ледокольного обеспечения: водоизмещение судна, тип и мощность главного двигателя, ледовый класс, материал гребного винта, наличие на судне топлива, воды, продовольствия и их суточный расход;

информация о санитарно-эпидемиологической обстановке на борту судна;

информация о неисправности судовых устройств (механизмов) при наличии, а также о любых серьезных несоответствиях судна международным требованиям в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения с судов, транспортной безопасности;

при наличии на судне опасных грузов (для каждого наименования опасного груза):

транспортное (надлежащее отгрузочное) наименование и номер ООН опасного груза, и его количество;

класс ИМО опасного груза, группа упаковки (если применимо к перевозимому грузу);

место расположения опасного груза на судне;

в отношении опасных грузов, перевозимых в таре – масса брутто груза;

в отношении опасных грузов, перевозимых навалом – группа груза, сведения об удельном погрузочном объеме груза;

в отношении опасных грузов, перевозимых наливом – наименование груза, сведения о температуре вспышки и плотности груза.

* 1. Информация о заходе судна в морской порт в соответствии с пунктом 49 настоящих Общих правил вносится капитаном судна (судовладельцем) либо морским агентом в информационную систему государственного портового контроля за 72 часа до планируемого времени захода судна в морской порт.

В случае если переход судна из последнего морского порта составляет менее 72 часов, информация о заходе судна в морской порт вносится в информационную систему государственного портового контроля до выхода судна из последнего морского порта.

В случае если переход судна из последнего морского порта составляет менее 24 часов, информация о заходе судна в морской порт вносится в информационную систему государственного портового контроля до выхода судна из последнего порта (снятия с промысла.

* 1. Информация о заходе судна в морской порт подтверждается капитаном судна (судовладельцем) либо морским агентом в информационной системе государственного портового контроля за 24 часа до ожидаемого захода судна в морской порт.

Для рыбопромысловых судов, занятых прибрежным рыболовством, информация о заходе судна в морской порт подтверждается не позднее 4 часов до захода судна в морской порт.

* 1. В случае изменения порта назначения судна, капитан судна (судовладелец) либо морской агент вносит в информационную систему государственного портового контроля сообщение об отмене информации о заходе судна в морской порт, предусмотренной пунктами 50 и 51 настоящих Общих правил.
	2. Капитан морского порта в течении одного часа подтверждает в информационной системе государственного портового контроля получение информации о заходе судна в морской порт, предусмотренной пунктами 50 и 51 настоящих Общих правил.
	3. Капитан судна (судовладелец) либо морской агент не позднее двух часов после первой постановки судна на якорь на внешнем рейде морского порта либо в акватории морского порта, или окончания первой швартовки судна в морском порту вносит в информационную систему государственного портового контроля заявление о приходе судна в морской порт с указанием в нем сведений, предусмотренных пунктом 49 настоящих Общих правил, а также даты и времени фактического захода судна в морской порт, места нахождения судна в морском порту (место якорной стоянки, наименование причала), количества бункерного топлива на борту (раздельно тяжелого, легкого и газомоторного).
	4. Капитан морского порта осуществляет оформление прихода судна в морской порт на основании заявления о приходе судна в морской порт, предусмотренного пунктом 54 настоящих Общих правил. При оформлении прихода судна в морской порт капитан судна (судовладелец) либо морской агент должен предоставить документы, предусмотренные приложением № 1 к настоящим Общим правилам. Капитан судна (судовладелец) либо морской агент может направить капитану морского порта копии документов, предусмотренных приложением № 1 к настоящим Общим правилам, в бумажном или электронном виде до захода судна в морской порт. В электронном виде копии указанных документов в формате переносимых документов (формат pdf) представляются в информационную систему государственного портового контроля.

Результаты оформления прихода судна в морской порт вносятся капитаном морского порта в информационную систему государственного портового контроля не позднее 1 часа с момента окончания оформления прихода судна в морской порт.

* 1. Для оформления судна на выход из морского порта капитан судна (судовладелец) либо морской агент не позднее, чем за 4 часа до предполагаемого времени выхода судна из морского порта вносит в информационную систему государственного портового контроля заявление на выход судна из морского порта.

В заявлении на выход судна из морского порта указываются следующие сведения:

ИМО номер судна;

название судна на русском языке и его дублирование латинскими буквами;

позывной сигнал судна;

государственная принадлежность (флаг) судна;

ИМПС/MMSI;

наименование и ИМО номер судовладельца;

наименование и ИМО номер оператора судна;

класс судна и наименование классификационного общества судна;

основные характеристики судна (тип, год постройки, валовая вместимость, дедвейт, длина наибольшая, ширина наибольшая, высота борта, надводный габарит, осадка наибольшая, осадка носом, осадка кормой, район ГМССБ, разрешенный район плавания);

тип и количество груза на судне (для каждого типа груза);

информация о балласте (количество и район приема балласта);

список членов экипажа судна (ф.и.о. или имена, гражданство, должность на судне, дата и место рождения, вид и номер документа удостоверяющего личность)[[14]](#footnote-15));

список пассажиров на борту (ф.и.о., дата и место рождения, вид и номер документа удостоверяющего личность, по которому приобретался проездной билет, пункты отправления и назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный и дата поездки)[[15]](#footnote-16));

количества бункерного топлива на борту (раздельно тяжелого, легкого и газомоторного);

ожидаемые дата и время выхода судна из морского порта;

наименование следующего порта захода судна, (района промысла);

ожидаемые дата и время захода судна в следующий морской порт (прибытия в район промысла);

информация о наличии разрешения Росморречфлота на перевозки и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства (для судов, плавающих под иностранным флагом);

наименование морского терминала и/или номер причала, рейд или район якорной стоянки планируемого отхода судна;

выполненные операции в морском порту (тип и количество выгруженного и погруженного груза, количество и наименование сданных отходов, смена членов экипажа судна, количество полученного бункерного топлива);

количество посаженных и/или высаженных пассажиров;

сведения о Международном свидетельстве об охране судна или Временном международном свидетельстве об охране судна (наименование выдавшего органа, дата выдачи и срок действия) и об уровне охраны судна в соответствии с Кодексом ОСПС;

требуемое обеспечение для выхода судна из морского порта (буксиры, лоцман, ледокол);

при необходимости ледокольного обеспечения: водоизмещение судна, тип и мощность главного двигателя, ледовый класс, материал гребного винта, наличие на судне топлива, воды, продовольствия и их суточный расход;

информация о санитарно-эпидемиологической обстановке на борту судна;

информация о неисправности судовых устройств (механизмов) при наличии, а также о любых несоответствиях судна международным требованиям в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения с судов, транспортной безопасности;

при наличии на судне опасных грузов (для каждого наименования опасного груза):

транспортное (надлежащее отгрузочное) наименование и номер ООН опасного груза, и его количество;

класс ИМО опасного груза, группа упаковки (если применимо к перевозимому грузу);

месторасположение опасного груза на судне;

в отношении опасных грузов, перевозимых в таре – масса брутто груза;

в отношении опасных грузов, перевозимых навалом – группа груза, сведения об удельном погрузочном объеме груза;

в отношении опасных грузов, перевозимых наливом – наименование груза, сведения о температуре вспышки и плотности груза.

Капитан морского порта по согласованию с органами пограничного и таможенного контроля осуществляет оформление судна на выход из морского порта. При оформлении судна на выход из морского порта капитан судна (судовладелец) либо морской агент обязан предоставить документы, указанные в Приложении № 2 к настоящим Общим правилам.

Капитан судна (судовладелец) либо морской агент может направить капитану морского порта копии документов, предусмотренных Приложением № 2 к настоящим Общим правилам, в бумажном или электронном виде до начала оформления судна на выход из морского порта. В электронном виде копии указанных документов в формате переносимых документов (формат pdf) представляются в информационную систему государственного портового контроля.

* 1. Капитан морского порта при оформлении судна на выход из морского порта осуществляет проверку документов, указанных в Приложении № 2 к настоящим Общим правилам, и выполнения требований по укомплектованию экипажей судов, установленных КТМ и статьями 1 и 2 Конвенции о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. № 147[[16]](#footnote-17)).
	2. Капитан морского порта подвергает судно осмотру при отсутствии судовых документов или при наличии оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, в том числе в следующих обстоятельствах:

отсутствие информации об осмотре судна в российском морском порту в течение последних трех месяцев или в иностранном морском порту в течение периода, установленного региональными соглашениями о государственном портовом контроле;

наличие несоответствий требованиям безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды от загрязнения, выявленных при осмотре судна в предыдущем морском порту захода судна;

при аварийных случаях, предшествовавшие заходу судна в морской порт или имевшие место в морском порту;

при наличии жалоб или заявлений о несоблюдении требований безопасности мореплавания, охране человеческой жизни на море и защите морской среды от загрязнения на судне со стороны членов экипажа, профессиональной организации, лоцманов и других лиц, заинтересованных в безопасности судна, безопасности или здоровье членов экипажа.

* 1. При осмотре судна осуществляется проверка документов, приведенных в приложении №3 к настоящим Общим правилам, а также проверка соответствия судна требованиям Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, КТМ, правил 11(с) и 19 главы I, правила 16.2 главы V, правила 2 главы XI-1, правила 9 главы ХI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года[[17]](#footnote-18)) с поправками (далее –СОЛАС – 74), правил 6 и 8 главы 2 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года[[18]](#footnote-19)) (далее – МАРПОЛ), правила 16 главы 6 Приложения II к МАРПОЛ, статьи 21 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года[[19]](#footnote-20)), статьи X и правила 1/4 главы 1 Приложения к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года[[20]](#footnote-21)), части А Кодекса ОСПС, МППСС-72, статьи 4 Конвенции о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. № 147, Международной конвенции по обмеру судов 1969 года[[21]](#footnote-22)), Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года[[22]](#footnote-23)), Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года[[23]](#footnote-24)).
	2. При выявлении непригодности судна к плаванию, нарушения требований, предъявляемым к судовым документам, загрузке, снабжению и комплектованию экипажа судна, или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде, капитан морского порта оформляет извещение об отказе в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, в котором указываются недостатки, препятствующие выдаче разрешения на выход судна из морского порта, со ссылками на применимые нормативные документы.

Информация об отказе в выдаче разрешения на выход судна из морского порта вносится капитаном морского порта в информационную систему государственного портового контроля, с указанием причин отказа.

* 1. Контрольный осмотр судна проводится капитаном морского порта с целью проверки устранения недостатков, препятствующих выдаче разрешения на выход судна из морского порта[[24]](#footnote-25)).
	2. По результатам осмотра судна составляется акт, копия которого вручается капитану судна, с указанием выявленных недостатков со ссылками на применимые нормативные документы, а также принятых по отношению к судну мер и оснований их применения.

По результатам контрольного осмотра судна в акте осмотра судна делаются отметки об устранении выявленных недостатков и об изменении принятых ранее мер по отношению к судну.

* 1. Капитан морского порта в течение 24 часов по окончанию осмотра или контрольного осмотра направляет в информационную систему государственного портового контроля информацию о результатах осмотра или контрольного осмотра судна с указанием принятых по отношению к судну мер и оснований их применения.
	2. При отсутствии оснований для отказа в выдаче разрешения на выход из морского порта судна, которое не следует в иностранный порт, капитан морского порта вносит информацию о разрешении на выход судна из морского порта в информационную систему государственного портового контроля, проставляет штамп на судовой роли и выдает капитану судна, судовладельцу либо морскому агенту разрешение на выход судна из морского порта.
	3. При отсутствии оснований для отказа в выдаче разрешения на выход из морского порта судна, которое следует в иностранный порт, капитан морского порта проставляет штамп на судовой роли.

После прохождения судном, следующим в иностранный порт, пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля и при отсутствии предписаний санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов и других уполномоченных на то государственных органов, являющихся основанием для отказа в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, капитан морского порта вносит информацию о разрешении на выход судна из морского порта в информационную систему государственного портового контроля и выдает капитану судна, судовладельцу либо морскому агенту разрешение на выход судна из морского порта.

* 1. Разрешение на выход судна из морского порта оформляется в соответствии с рекомендуемой формой, приведенной в приложении № 7 к настоящим Общим правилам.

В случае если разрешение на выход судна из морского порта оформляется для судна, следующего в иностранный порт, разрешение оформляется на английском языке.

* 1. Информационная система государственного портового контроля поддерживается в электронном виде по адресу www.portcall.marinet.ru в информационно-коммуникационной сети Интернет.
	2. Информация о заходе судна в морской порт и о выходе судна из морского порта в соответствии с пунктами 50, 51 и 56 настоящих Общих правил дополнительно направляется капитаном судна, судовладельцем либо морским агентом должностным лицам пограничных и таможенных органов морского порта и территориальным органам Федерального агентства по рыболовству (для судов рыбопромыслового флота).
	3. Выход буксируемого судна при наличии на нем экипажа, возглавляемого капитаном судна, оформляется в соответствии с пунктами 56 – 68 настоящих Общих правил. Выход буксирного каравана оформляет капитан буксирующего судна.
	4. При оформлении выхода буксируемого судна без экипажа капитану морского порта предъявляются одобренные классификационным обществом судна:

перечень мероприятий по безопасной буксировке судна (судов);

план перехода;

схема и расчет буксирной линии.

* 1. Капитан судна (судовладелец) или морской агент, выходящего из морского порта на ходовые испытания после постройки судна или ремонта, обязан предоставить капитану морского порта следующие документы:

акт классификационного общества судна, разрешающего выход для проведения ходовых испытаний;

судовую роль;

дипломы и необходимые квалификационные документы командного состава.

* 1. Капитан судна при оформлении выхода из морского порта для следования вне установленного района плавания, в дополнение к документам, указанным в приложении № 2 к настоящим Общим правилам, обязан предоставить капитану морского порта акт классификационного общества судна на разовый перегон, план перегона и инструкцию на перегон судна.
	2. Оформление разрешения на выход судна из морского порта не требуется, если судно выходит из морского порта по указанию капитана морского порта для участия в аварийно-спасательных операциях или в связи со стихийными явлениями. Капитан такого судна уведомляет капитана морского порта о своем выходе из морского порта.

После окончания аварийно-спасательных операций или прекращения стихийных явлений судно возвращается в морской порт без оформления прихода судна в морской порт.

* 1. Разрешение на выход судна из морского порта действительно в течение 24 часов.

Если судно, получив разрешение на выход из морского порта, не покинуло морской порт в установленный срок, капитан судна сообщает об этом капитану морского порта, который оформляет разрешение на выход из морского порта повторно, за исключением случаев задержки выхода судна по гидрометеорологическим условиям.

При изменении состава экипажа или технического состояния судна, после получения разрешения на выход судна из морского порта, капитан судна извещает об этом капитана морского порта, который оформляет разрешение на выход из морского порта повторно.

* 1. Оформление судов рыбопромыслового флота производится в порядке, установленном Правительством Российской Федерации[[25]](#footnote-26)).
	2. Судно выходящее из морского порта на внутренние водные пути Российской Федерации или прибывающее с внутренних водных путей в морской порт, должно иметь документы в соответствии с приложением № 4 к настоящим Общим правилам.

С целью исключения дублирующих инспекций, акты осмотра судов внутреннего плавания, не имеющих заходы в иностранные порты, взаимно признаются инспекторами администраций морских портов и администраций речных бассейнов и включаются в информационную систему государственного портового контроля.

* 1. Капитаном морского порта не производится оформление прихода в морской порт и выхода из морского порта для судов:

совершающих плавание исключительно в акватории морского порта;

выходящих за границы морского порта и возвращающихся в этот же морской порт (при продолжительности разового пребывания судов за границами морского порта не более 72 часов и без захода судов в иностранные порты).

Разрешение на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в тот же морской порт выдается капитаном морского порта на срок не более 90 дней. Срок действия такого разрешения не может превышать срок действия любого из судовых документов.

Разрешение на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в этот же морской порт выдается капитаном морского порта при условии соответствия судна, его экипажа, корпуса, машин, механизмов и устройств применимым требованиям в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения, на основании документов, предусмотренных в приложениях № 1 и № 2 к настоящим Общим правилам, и заявления капитана судна, судовладельца либо морского агента, в котором указываются следующие сведения:

ИМО номер судна (если применимо);

бортовой номер (для судов рыбопромыслового флота);

название судна на русском языке и его дублирование латинскими буквами;

позывной сигнал судна;

государственная принадлежность (флаг) судна;

ИМПС/MMSI;

наименование и ИМО номер судовладельца;

наименование и ИМО номер оператора судна;

класс судна и наименование классификационного общества судна;

основные характеристики судна (тип, год постройки, валовая вместимость, дедвейт, длина наибольшая, ширина наибольшая, высота борта, надводный габарит, модуль, осадка наибольшая, осадка носом, осадка кормой, район ГМССБ, разрешенный район плавания);

характер выполняемой судном работы;

список членов экипажа судна (ф.и.о. или имена, гражданство, должность на судне, дата и место рождения, вид и номер документа удостоверяющего личность)[[26]](#footnote-27));

район плавания, (район промысла);

имеющиеся ограничения по району и сезону плавания судна;

сведения об охране судна;

информация о санитарно-эпидемиологической обстановке на борту судна;

информация о неисправности судовых устройств (механизмов) при наличии, а также о любых несоответствиях судна требованиям в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения с судов, транспортной безопасности.

Разрешение на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в этот же морской порт выдается капитаном морского порта в письменном виде с указанием в нем сведений, приведенных в заявлении капитана судна, судовладельца либо морского агента, а также ограничений по району и сезону плавания, установленных для судна капитаном морского порта, даты выдачи и срока действия разрешения. Информация о выданных разрешениях на плавание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта с возвращением в этот же морской порт вносится капитаном морского порта в информационную систему государственного портового контроля в день выдачи такого разрешения с указанием сведений, приведенных в заявлении капитана судна, судовладельца либо морского агента

* 1. Для судов, осуществляющих регулярные заходы в морской порт по расписанию, при условии, что промежуток времени между выходом судна из морского порта и последующим заходом в морской порт не превышает 72 часов, внесение информации о заходе судна в морской порт и ее подтверждение в информационной системе государственного портового контроля в соответствии с пунктами 50 и 51 настоящих Общих правил не требуется. График заходов таких судов в морской порт с указанием даты и времени каждого захода судна в морской порт и каждого выхода судна из морского порта представляется капитаном судна, судовладельцем или морским агентом капитану морского порта ежемесячно, не позднее 10 дней до первого указанного в графике захода судна в морской порт.
	2. Капитан морского порта при отсутствии на иностранном судне, осуществляющем перевозку грузов между российскими морскими портами, разрешения Росморречфлота на перевозки и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства, уведомляет об этом пограничные и таможенные органы в морском порту, а также Росморречфлот.

**IV. Правила стоянки судов в морских портах и на подходах к ним**

* 1. Постановка судов на якорь или к причальным сооружениям (причалам), а также перемена мест стоянки судов осуществляется на основании графика расстановки и движения судов в морском порту, утверждаемого капитаном морского порта.
	2. Сведения о фактических глубинах в акватории и у причалов морского порта, а также проходные осадки судов доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей и операторов морских терминалов ежегодно и при изменении таких сведений, в том числе путем размещения на сайте администрации морского порта.
	3. При получении штормового предупреждения капитан морского порта принимает меры по обеспечению безопасности плавания или стоянки судов в морском порту и дает капитанам судов, СУДС, операторам морских терминалов, владельцам причальных устройств (причалов) и другим лицам и организациям, осуществляющим деятельность в морском порту, указания в отношении порядка плавания и стоянки судов в морском порту на время действия штормового предупреждения.
	4. Любое технически исправное судно, находящееся в морском порту и не имеющее погодных или технических ограничений, по требованию капитана морского порта должно на время шторма покинуть морской порт.
	5. Суда с опасными грузами и нефтеналивные суда с не очищенными от остатков груза и не дегазированными грузовыми танками, а также любые бункеруемые наливом суда в темное время суток несут на наиболее видном месте один красный огонь, видимый по всему горизонту, с дальностью видимости не менее трех морских миль, а в светлое время суток – флаг «В» (Браво) в соответствии с Международным сводом сигналов [[27]](#footnote-28)).
	6. Якорная стоянка судов осуществляется в выделенных на внешних и внутренних рейдах морского порта районах якорных стоянок и якорных местах.

Постановка судов на якорных стоянках осуществляется таким образом, чтобы корпус судна не выходил за границу района якорной стоянки при изменении ветра и течения.

* 1. Указание мест якорной стоянки судна производится СУДС или СКУС. Если капитан судна считает, что место якорной стоянки небезопасно, то он должен известить об этом СУДС или СКУС. В таком случае судну должно быть указано иное место, обеспечивающее безопасную стоянку судна. В случае, если безопасная якорная стоянка судна в морском порту не может быть обеспечена, такое судно должно выйти за границы морского порта.
	2. Судно, стоящее на якоре, должно использовать имеющиеся рабочие или другие равноценные огни для освещения своих палуб.

Судно, стоящее с отданными с носа и кормы якорями, кроме огней и знаков, предусмотренных правилом 30 МППСС-72, несет в темное время суток белый огонь, а в светлое время суток – красный флаг, спущенные с кормы у якорной цепи на половину высоты надводного борта судна.

* 1. Постановка на якорь несамоходных судов или судов с неисправными якорными устройствами, неисправными рулевыми устройствами и/или главными двигателями производится с разрешения капитана морского порта при наличии буксирного обеспечения безопасной якорной стоянки таких судов, постановки их к причалу или на другое якорное место или вывода таких судов из морского порта в случае опасных гидрометеорологических явлений.
	2. Спуск на воду катеров и шлюпок с судна допускается только с разрешения капитана морского порта, за исключением случаев оказания помощи утопающим и выполнения аварийно-спасательных работ.
	3. Швартовые операции, включающие:

швартовку судов (маневрирование судов для постановки к причальному устройству (причалу), плавучему причалу, другому портовому гидротехническому сооружению, другому судну;

отшвартовку судов (маневрирование судов для отхода от причального устройства (причала), плавучего причала, другого портового гидротехнического сооружения, другого судна);

перешвартовку судов (перемещение судов, при котором происходит смена причального устройства (причала)) с маневрированием в акватории морского порта;

перетяжку судов (перемещение судов в пределах одного причального устройства (причала) или нескольких смежных причальных устройств (причалов),

производятся в соответствии с ограничениями, указываемыми в обязательных постановлениях.

* 1. Подготовка причальных сооружений (причалов) к швартовке и отшвартовке судов обеспечивается оператором морского терминала (причала).
	2. При подготовке причала к швартовке судна:

обеспечивается достаточная свободная длина причала для швартовки судна;

причал освобождается от грузов, оборудования и других предметов, мешающих нормальной швартовке (отшвартовке);

в зимний период лёд в причальной зоне взламывается и измельчается, причальная стенка или пирс терминала окалываются до состояния, позволяющего осуществить швартовные и грузовые операции;

портовые краны на причале должны быть перемещены в положение, обеспечивающее безопасность швартовки (отшвартовки);

прекращаются работы и движение всех видов транспорта в зоне швартовки;

в темное время суток обеспечивается освещение причала.

На причале должна быть обеспечена визуальная идентификация позиционирования судна относительно причала.

* 1. Количество и мощность буксиров, а также количество швартовщиков, необходимых для обеспечения безопасности швартовых операций в морском порту, указываются в обязательных постановлениях.
	2. Капитан морского порта до начала швартовки предоставляет капитану судна информацию о состоянии причала, размерах свободных подходов, о глубинах на подходах к причалу и вдоль него.
	3. Перед швартовкой наливных судов к причальным устройствам, предназначенным для погрузки и выгрузки нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа, включая выносные причальные устройства, оператор морского терминала согласовывает с капитаном судна план проведения швартовых операций.
	4. При швартовке судна к борту судна, стоящего у причала, последнее обеспечивает силами своего экипажа кранцевую защиту своего борта и прием швартовых концов, подаваемых на судно. Прием швартовых концов на берегу осуществляют швартовщики оператора причала.
	5. На судне, к борту которого швартуется или от которого отшвартовывается другое судно, на время проведения этих операций должны быть прекращены грузовые работы в зоне швартовки. Лицам, не участвующим в швартовных операциях, запрещается находиться в зоне швартовки судна.
	6. Судам, имеющим любые виды ворот и лацпортов, не допускается открывать их до окончания швартовки к причалу, если иное не установлено обязательными постановлениями, либо конструкция таких судов не позволяет осуществить швартовку без открытия ворот или лацпортов.
	7. После окончания швартовки судна его якоря должны находиться в клюзах, за исключением швартовки с отдачей якорей, а якорные цепи должны быть застопорены.
	8. Суда при стоянке у причального устройства (причала) должны быть надежно ошвартованы во избежание перемещения под воздействием ветра, течения и волнения или вследствие изменения осадки при грузовых операциях.
	9. Интервал между судами вдоль причала должен обеспечивать безопасную швартовку, отшвартовку и стоянку смежных судов.
	10. Постановка судов к пожарным причалам и пирсам не допускается, кроме судов, обеспечивающих пожарную безопасность в порту.
	11. Допустимое количество судов, стоящих у причала борт к борту (лагом), определяется обязательными постановлениями.
	12. Стоянка двух судов, ошвартованных друг к другу, если хотя бы одно из них имеет на борту взрывоопасные или легковоспламеняющиеся грузы, не допускается, за исключением периода проведения грузовых или бункеровочных операций между этими судами.
	13. Трапы, поданные с судна на причал, должны быть оборудованы поручнями или леерами. В районе трапа должен находиться спасательный круг с огнем и линем длиной не менее 30 метров.
	14. Под трапом должна быть натянута предохранительная сетка, исключающая возможность падения людей в воду. В темное время суток трапы должны быть освещены.
	15. В темное время суток на судне, стоящем у причала, должно быть включено наружное освещение, а на баке и корме судна выставлены огни, обозначающие оконечности судна.
	16. На судне, стоящем у причала, выставляется вахтенный у трапа.
	17. Вахтенный у трапа должен быть обеспечен информацией о средствах связи с капитаном морского порта, оператором морского терминала, пожарной и медицинской службами морского порта и другими должностными лицами и организациями, взаимодействующими с судном в нештатных ситуациях и в случаях противоправных действий по отношению к судну и его экипажу.
	18. Судно, стоящее у причала, может держать выставленными за борт грузовые краны, стрелы, трапы, шлюп-балки и шлюпки, приспущенные до воды и освещенные или обозначенные огнями в темное время суток, по согласованию с оператором морского терминала и с разрешения капитана морского порта.

Реи у парусного или парусно-моторного судна должны быть обрасоплены.

* 1. Судовые работы, связанные с выводом из эксплуатации главных двигателей, рулевого, якорного и швартового устройств, а также работы за бортом со шлюпок или других плавучих средств выполняются с разрешения капитана морского порта и по согласованию с оператором морского терминала, у которого находится судно. Проведение огневых работ на судне в морском порту, за исключением огневых работ, проводимых на причалах и в доках судоремонтных и судостроительных предприятий, допускается с разрешения капитана морского порта по согласованию с оператором морского терминала, у которого находится судно.
	2. Смена места стоянки судна у причала осуществляется после уведомления капитана судна оператором морского терминала не менее чем за два часа до перемены места стоянки судна.
	3. Швартовка судна лагом к борту другого судна, стоящего у причала, согласовывается с капитанами обоих судов. Судно, стоящее у причала, предупреждается о швартовке к нему другого судна не менее, чем за один час.
	4. Перестановка судна от одного причала к другому, отвод судна от причала на рейд и постановка судна к причалу с места якорной стоянки производятся только при наличии на судне капитана судна или старшего помощника и старшего механика или второго механика.
	5. В случае предстоящей перетяжки судна вдоль причала швартовы, заведенные на него с другого судна, отдаются только после уведомления об этом вахтенного помощника капитана другого судна.
	6. Грузовые операции в морском порту производятся с учетом ограничений, установленных в обязательных постановлениях.
	7. При постановке под погрузку/разгрузку грузов (кроме опасных грузов) до начала грузовых операций судно должно иметь на борту:

свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов[[28]](#footnote-29)) (для грузовых операций с грузом, перевозимым навалом);

документ о разрешении[[29]](#footnote-30)) (для грузовых операций с зерном насыпью за исключением случая, установленного пунктом 9 Международного зернового кодекса [[30]](#footnote-31)));

информацию об остойчивости судна и погрузке зерна, предусмотренную пунктом 6 Международного зернового кодекса;

наставление по креплению груза[[31]](#footnote-32)) (за исключением навалочных или наливных грузов);

руководство по методам и устройствам[[32]](#footnote-33)) (для наливных грузов);

информацию грузоотправителя о грузе[[33]](#footnote-34));

манифест грузов либо реестр грузов, либо подробный грузовой план[[34]](#footnote-35));

свидетельство о проведённых испытаниях[[35]](#footnote-36)) (для навалочных грузов);

документ о перевозке отходов[[36]](#footnote-37)) (в отношении отходов, перевозимых навалом).

* 1. При постановке судна под погрузку/разгрузку опасных грузов, в дополнение к требованиям пункта 117 настоящих Общих правил, до начала грузовых операций судно должно иметь на борту:

процедуры действий в чрезвычайных ситуациях для судов, перевозящих опасные грузы [[37]](#footnote-38));

руководство по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными грузами [[38]](#footnote-39));

паспорт безопасности вещества (кроме нефти и нефтепродуктов, определенных в Дополнении I к Приложению I к МАРПОЛ)[[39]](#footnote-40));

лист данных о безопасности материалов (для нефти и нефтепродуктов, определенных в Дополнении I к Приложению I к МАРПОЛ)[[40]](#footnote-41));

протоколы испытаний и сертификаты в отношении тары, контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов, крупногабаритной тары, съемных цистерн, многоэлементных газовых контейнеров и автоцистерн, используемых для перевозки груза, если таковые должны оформляться в соответствии с частью 6 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года[[41]](#footnote-42)) (далее – МКМПОГ);

свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом (для вредных жидких веществ наливом)[[42]](#footnote-43));

транспортный документ на опасные грузы (декларацию для мультимодальных перевозок опасных грузов[[43]](#footnote-44)));

свидетельство о загрузке контейнера либо транспортного средства (если опасные грузы загружаются в контейнер или транспортное средство)[[44]](#footnote-45)).

* 1. При проведении грузовых операций крен судна в любое время не должен превышать пяти градусов.
	2. Нефтеналивные суда осуществляют грузовые операции с нефтью и нефтепродуктами у специализированных причалов, оборудованных в соответствии с требованиями Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта [[45]](#footnote-46)), на выносных причальных устройствах и у танкеров – накопителей, стоящих на рейдах.
	3. Нефтеналивные суда должны быть заземлены до соединения их трубопроводов со сливо-наливными устройствами причалов. Заземляющие устройства снимают только после окончания грузовых операций и отсоединения трубопроводов судна от сливо-наливных устройств причала.
	4. Шланги, соединяющие судовой трубопровод со сливо-наливными устройствами причала, должны иметь длину, обеспечивающую возможность естественного перемещения судна у причала.
	5. При грузовых операциях на несамоходном нефтеналивном судне вблизи должно находиться дежурное судно (спасатель или буксир), оснащенное средствами пожаротушения.
	6. Ремонтные работы на нефтеналивных судах и причальных устройствах (причалах) во время грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами не допускаются.
	7. Судно, производящее грузовые операции с опасными грузами, должно быть готово к немедленному отходу от причального устройства (причала):

главный двигатель и рулевое устройство должны быть в постоянной готовности;

на баке и корме судна должны быть закреплены и приспущены до воды буксирные стальные тросы с заплетенными огонами;

на борту должно находиться достаточное количество членов экипажа, включая капитана судна или старшего помощника и старшего механика или второго механика.

* 1. Нефтеналивные суда, в том числе бункеровщики, имеющие на борту нефтепродукты с температурой вспышки не менее 61°С и не осуществляющие грузовых операций, могут становиться к любым причалам.

Нефтеналивные суда, имеющие на борту нефть и нефтепродукты с температурой вспышки менее 61°С и не осуществляющие грузовых операций, могут становиться к причалам, оборудованным противопожарными средствами в соответствии с требованиями, предъявляемыми к причалам, предназначенным для грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами.

* 1. Особенности и ограничения для грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами на выносных причальных устройствах и у танкеров – накопителей, а также для грузовых операций с другими видами опасных грузов устанавливаются в обязательных постановлениях.
	2. Бункеровка судов топливом и смазочными маслами с судна – бункеровщика осуществляется при следующих условиях:

бункеровщик надежно ошвартован,

на бункеруемом судне поднят флаг «В» в соответствии с Международным сводом сигналов или включен красный круговой огонь;

оповещены экипаж и пассажиры, запрещено курение на открытых палубах;

бункеровочные шланги находятся в рабочем состоянии, имеют соответствующую опору и достаточную подвижность;

шпигаты грузовой палубы и иллюминаторы с борта приема-сдачи топлива закрыты;

неиспользуемые трубопроводы для подачи бункера надежно заглушены;

соединительные фланцы бункеровочного трубопровода надежно затянуты на все болты и обеспечена постоянная герметичность бункеровочного соединения;

под соединением (соединениями) бункеровочного трубопровода установлена емкость на случай утечки бункерного топлива;

обеспечена связь с бункеровщика с бункеруемым судном;

в случае отсутствия устройства экстренной остановки грузовых насосов на бункеруемое судно передана кнопка аварийной остановки грузового насоса (грузовых насосов);

ограждено место приема-сдачи топлива;

у места приема-сдачи топлива размещены дополнительные огнетушители и подсоединены к рожкам два пожарных рукава;

организовано постоянное наблюдение и регулярные замеры заполняемых танков.

* 1. Бункеровка судов топливом не допускается в случаях:

одновременной погрузки или выгрузки опасных грузов;

использования открытого огня и выполнения сварочных работ на палубах судов;

неисправности систем пожарной сигнализации и пожаротушения судов.

* 1. Места и особенности проведения бункеровки судов топливом и смазочными маслами в морском порту устанавливаются в обязательных постановлениях
	2. Длительная стоянка судов в морском порту сверх времени, необходимого для осуществления погрузо-разгрузочных операций и/или обслуживания судна (далее - длительная стоянка), осуществляется по согласованию с оператором морского терминала и с разрешения капитана морского порта на длительную стоянку судна в морском порту на основании заявки судовладельца, в которой указываются:

ИМО номер судна;

название судна;

размерения судна;

государственная принадлежность (флаг) судна;

место и время предполагаемой длительной стоянки в морском порту;

состав стояночного экипажа;

порядок несения вахтенной службы;

ИМО номер, наименование и адрес судовладельца;

контактные данные лица, ответственного за безопасную длительную стоянку судна.

* 1. Перед постановкой нефтеналивного судна на длительную стоянку выполняется полная зачистка и дегазация грузовых танков и насосных отделений.
	2. Запасы жидкого топлива на судне, находящемся на длительной стоянке, могут быть оставлены только с разрешения капитана морского порта.
	3. Суда, находящиеся в морском порту на длительной стоянке, должны иметь планы мероприятий по обеспечению безопасности судна в период длительной стоянки, утвержденные судовладельцем и согласованные с капитаном морского порта.
	4. Во время длительной стоянки суда обеспечиваются связью с капитаном морского порта.

**V. Правила обеспечения безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений**

* 1. Для обеспечения безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений в морском порту не допускается:

швартовка судов к сооружениям, на которых отбойные устройства не оборудованы или повреждены;

швартовка судов за отбойные устройства, а также за части сооружения, не предназначенные специально для швартовки;

швартовка к причалам судов с параметрами большими, чем параметры расчетного судна, установленные для причала.

* 1. Швартовые и отбойные устройства причального сооружения должны находиться в исправном техническом состоянии на всем протяжении причалов и соответствовать по своим характеристикам судам, швартующимся к причалам.
	2. Фактический запас свободной длины причала при швартовке судна должен обеспечивать безопасность судна при его подходе и швартовке к причалу.
	3. При подходе судна с носовым бульбом к причалу, соприкосновение бульба с причалом должно быть исключено.
	4. Швартовка судов к волнозащитным и берегоукрепительным сооружениям не допускается, за исключением случаев, если конструкция этих сооружений допускает подход и стоянку судов и сооружения имеют швартовые и отбойные приспособления.
	5. Капитан судна, повредившего портовое гидротехническое сооружение, немедленно сообщает об этом капитану морского порта.
	6. В целях обеспечения безопасности и сохранности средств навигационного оборудования (далее – СНО) суда, кроме судов, осуществляющих техническое обслуживание СНО, не должны подходить и швартоваться к плавучим маякам, буям и другим плавучим СНО.
	7. Без разрешения капитана морского порта в морском порту и на подходах к нему не допускается:

устанавливать и демонтировать СНО;

устанавливать огни в зоне действия светящих береговых и плавучих СНО;

складировать грузы в охранной зоне береговых СНО;

возводить сооружения, которые могут ухудшить видимость СНО.

* 1. Судно, обнаружившее повреждение СНО или его смещение со штатного места, совершившее касание плавучего СНО или навал на него, должно сообщить об этом СУДС или СКУС.

**VI. Правила обеспечения экологической безопасности, соблюдения карантина в морских портах**

* 1. В целях обеспечения экологической безопасности суда, находящиеся в акватории морского порта или подходах к нему, не должны:

сливать за борт судна сточные воды, за исключением случаев, установленных правилом 11 главы 3 Приложения IV к МАРПОЛ;

выбрасывать за борт судна отходы любого рода;

разводить открытый огонь и сжигать отходы любого рода на борту судна;

осуществлять выброс с судна вредных веществ в атмосферу с превышением установленных норм;

производить работы по очистке и покраске корпусов судов, в том числе подводную очистку, без разрешения капитана морского порта;

производить мойку трюмов, палуб и надстроек со сбросом воды за борт.

* 1. Капитан судна должен немедленно сообщить капитану морского порта о случаях сброса любых вредных веществ в акватории морского порта и на подходах к нему, как со своего судна, так и с любого другого судна, а также о замеченных загрязнениях.
	2. Капитан судна, ошвартованного у причала, обязан принять меры, исключающие загрязнение водной поверхности, причала и дна, а также организовать постоянную очистку от снега и грязи мест в районах трапов.
	3. Во время нахождения судна на подходах к морскому порту и в морском порту все клапаны, клинкеты и другие запорные устройства, ведущие к борту и через которые сбрасываются нефтесодержащие смеси, сточные воды и вредные вещества за борт (кроме танков изолированного балласта), должны быть на судне закрыты и опломбированы.
	4. Твердые отсепарированные остатки нефти и нефтепродуктов, промасленная ветошь, мусор, мелкая тара, технические, пищевые и прочие бытовые отходы сдаются с судна на берег или судно – сборщик в упаковке, не допускающей попадание указанных отходов в окружающую среду.
	5. Нефтесодержащие воды, нефтяные остатки, сточные воды и иные загрязненные воды сдаются с судна на специализированные береговые приемные средства или суда – сборщики.
	6. Не допускается сбрасывать с причальных устройств (причалов) в акваторию морского порта любые производственные и бытовые отходы, загрязненный снег.
	7. При выполнении грузовых операций с нефтью и нефтепродуктами выставляются боновые ограждения, обеспечивающие локализацию возможных зон разлива нефти и нефтепродуктов.

Бункеровка судов топливом и смазочными маслами наливом с судов – бункеровщиков производится при условии готовности технических средств локализации и ликвидации разлива нефтепродуктов.

* 1. При отсутствии больных на борту судно, прибывшее в морской порт, обязано поднять флаг «Q» (Квебек) в соответствии с Международным сводом сигналов и держать его до окончания санитарно-карантинного контроля.
	2. Капитан судна, прибывающего в морской порта из района с неблагополучной санитарно-эпидемиологической обстановкой, или судна, на борту которого имеются инфекционные больные или иные признаки неблагополучной санитарно-эпидемиологической обстановки, сообщает об этом капитану морского порта при передаче информации, предусмотренной пунктом 49 настоящих Общих правил.
	3. Капитан морского порта при получении сведений о неблагополучной санитарно-эпидемиологической обстановке на судне сообщает об этом органам, осуществляющим санитарно-карантинный контроль, и дает указания СУДС или СКУС о постановке такого судна в район или место карантинной стоянки.
	4. Санитарно-карантинный контроль судна предшествует всем видам контроля и надзора в морском порту и осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.
	5. До окончания санитарно-карантинного контроля судна и предоставления ему свободной практики никто, кроме должностного лица, осуществляющего санитарно-карантинный контроль, не имеет права покидать судно.
	6. В случае обнаружения на борту судна грызунов, судно подвергается дератизации независимо от наличия действующего свидетельства обосвобождении судна от санитарного контроля или о прохождении судном санитарного контроля.
	7. На судах, стоящих у причалов, для предупреждения перехода крыс с судна на берег и обратно:

швартовы защищаются противокрысиными щитами на весь период стоянки судна у причала;

в темное время суток трапы приподнимаются над причалом и освещаются.

**VII. Правила выполнения маневров, связанных с прохождением судов относительно морских дноуглубительных судов**

* 1. При подходе судна к работающему дноуглубительному судну на расстояние десяти кабельтовых судно должно дать один продолжительный (4 - 6 секунд) звуковой сигнал, означающий запрос о возможности прохода, и/или запросить такую возможность по каналам ОВЧ связи и уменьшить свою скорость до минимально возможной, позволяющей управлять судном.

С дноуглубительного судна, услышав продолжительный звуковой сигнал с подходящего судна, и/или получив запрос на проход по каналам ОВЧ связи, должны подтвердить сторону свободного прохода или занятости его по каналам ОВЧ связи и/или звуковыми сигналами:

один продолжительный звук – «Идти вправо по ходу»;

два продолжительных звука – «Идти влево по ходу»;

три продолжительных звука – «Проход закрыт, остановитесь».

* 1. Судно, получив с дноуглубительного судна ответный звуковой сигнал и/или подтверждение стороны прохода по каналам ОВЧ связи, в зависимости от его значения либо проходит мимо дноуглубительного судна с минимально возможной скоростью, позволяющей безопасно управлять судном, держась от него на возможно большем расстоянии, либо ожидает освобождения прохода.
	2. Дноуглубительное судно должно заблаговременно обеспечить безопасный проход подходящему судну.
	3. Не допускается подход к дноуглубительному судну и отход от него грунтоотвозных судов, буксиров, катеров и других судов во время прохода другого судна мимо дноуглубительного судна.
	4. Не допускается нахождение у борта дноуглубительного судна со стороны свободного прохода одновременно двух грунтоотвозных судов.
	5. Суда, проходящие мимо дноуглубительных судов, не должны обгонять друг друга, тащить за собой по грунту тросы, цепи и другие предметы, а также держать якоря приспущенными.
	6. При одновременном подходе к дноуглубительному судну двух судов, идущих противоположными курсами, капитаны судов и капитан дноуглубительного судна должны руководствоваться общепринятым правилом: первым проходит судно, идущее вниз по течению, выходящее из морского порта или следующее по фарватеру в сторону выхода из морского порта.
	7. Дноуглубительное судно, не занятое дноуглубительными работами, не должно находиться на фарватере, где маневрирование судов затруднительно.
	8. Дноуглубительное судно при выполнении дноуглубительных работ выставляет огни и знаки, предписанные правилом 27 (d) МППСС-72, в том числе расположенные по вертикали огни и знаки для указания возможной стороны прохода других судов:

со стороны, с которой может пройти другое судно, в темное время суток - два зеленых круговых огня, в светлое время суток - два черных ромба;

со стороны, на которой существует препятствие, в темное время суток - два красных круговых огня, в светлое время суток - два черных шара.

* 1. Если безопасный проход судна мимо работающего дноуглубительного судна невозможен, то с обеих сторон дноуглубительного судна должны быть выставлены расположенные по вертикали огни и знаки: в темное время суток - два красных круговых огня, в светлое время суток - два черных шара.
	2. Расположение огней и знаков, выставленных на дноуглубительном судне для указания возможности и стороны прохода других судов, должно соответствовать направлению прохода других судов вне зависимости от положения (курса) дноуглубительного судна.
	3. В темное время суток на носу и на корме грунтоотвозных судов, стоящих у бортов дноуглубительного судна, должно быть поднято по одному белому огню, которые должны быть видны по всему горизонту с расстояния не менее трех морских миль.
	4. В темное время суток на плотиках, поддерживающих становые цепи, а также на понтонах, водомерных рейках и на других приспособлениях для дноуглубительных работ, установленных на фарватерах, должны быть подняты белые огни, дальность видимости которых не менее трех морских миль. В светлое время суток на указанных предметах для предостережения проходящих судов поднимаются красные флаги.
	5. Дноуглубительное судно, производящее дноуглубительные работы при ограниченной видимости, подает сигналы в соответствии с правилом 35 (g) МППСС-72 для судов, стоящих на якоре, а для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и о возможности столкновения дополнительно подает один короткий, один продолжительный и один короткий звуковые сигналы.

**VIII. Правила ледокольной проводки судов**

* 1. В целях обеспечения навигационной доступности морского порта и обеспечения безопасности мореплавания в условиях льдообразования в морских портах и на подходах к ним осуществляется ледокольная проводка судов.
	2. Начало и окончание периода ледокольной проводки судов, ограничения для судов по режиму ледового плавания в акватории морского порта и на подходах к нему устанавливаются капитаном морского порта.
	3. В период ледокольной проводки капитаном морского порта определяется точка формирования каравана или точка начала ледокольной проводки, от которой осуществляется ледокольная проводка судов к местам якорных стоянок в акватории морского порта или к местам начала швартовных работ по постановке судов к причалам, а также в обратном направлении.
	4. В период ледокольной проводки капитан морского порта сообщает капитанам судов о ледовой обстановке в морском порту и на подходах к морскому порту, объявляет типы судов (в соответствии с ограничениями по режиму ледового плавания), освобожденных от ледокольной проводки и допущенных к ней, а при получении заявки на ледокольную проводку сообщает координаты начала и очередность ледокольной проводки судна.
	5. Судно, подлежащее ледокольной проводке, должно иметь ледовый класс, присвоенный классификационным обществом судна и соответствующий ограничениям по режиму ледового плавания, установленным капитаном морского порта в соответствии с пунктом 175 настоящих Общих правил.
	6. Ледокольная проводка судна осуществляется при следующих условиях:

на судне должен находиться достаточный для перехода запас топлива, пресной воды, продовольствия, аварийного снабжения в соответствии с установленными нормами;

судовые водоотливные средства должны быть исправны;

судно должно иметь исправную приемо-передающую радиоустановку, радионавигационные приборы, ледовый (поисковый) прожектор;

судовая энергетическая установка и винто-рулевой комплекс должны находиться в состоянии, обеспечивающем возможность маневрирования судна в ледовых условиях при следовании за ледоколом;

якорное, швартовное и буксирное устройства должны быть исправны и готовы к возможному использованию;

капитан судна должен подтвердить готовность судна и экипажа к ледокольной проводке.

При невыполнении этих условий капитан морского порта вправе отказать судну в ледокольной проводке.

* 1. Суда, идущие за ледоколом, должны соблюдать место в караване и заданную дистанцию, установленные капитаном ледокола. Суда должны быть готовы дать немедленно полный ход назад. Если судно начинает двигаться назад, руль должен находиться в положении «Прямо».
	2. Буксируемое ледоколом судно должно выдерживать режим работы судовой пропульсивной установки, указанный ледоколом, а также должно быть постоянно готово изменить режим работы судовой пропульсивной установки (в том числе, дать полный ход назад) или отдать буксир по указанию ледокола.
	3. Время и порядок следования судов через лед, а равно и число проводимых одновременно судов определяются капитаном морского порта по согласованию с капитаном ледокола.

Очередность ледокольной проводки устанавливается в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту.

* 1. Капитан судна, следующего во льду за ледоколом, подчиняется указаниям капитана ледокола, относящимся к движению во льду, и действует в соответствии с ними.
	2. Суда, следующие за ледоколом во льду, руководствуются сигналами в соответствии с пунктами 185 – 189 настоящих Общих правил, подаваемыми ледоколом звуковыми средствами или по радиосвязи. Указания ледокола, переданные с помощью этих сигналов, выполняются судами немедленно.

Любой сигнал, поданный ледоколом или другим судном, дублируется каждым позади идущим судном последовательно, начиная с судна, ближайшего к ледоколу или к судну, подавшему сигнал.

* 1. Сигналы, используемые при ледокольной проводке в соответствии с Международным сводом сигналов, приведены в Приложениях № 5 и № 6 к настоящим Общим правилам.
	2. Сигнал «Кило» (тире, точка, тире), передаваемый звуковыми и световыми средствами, может быть использован ледоколом для напоминания судам об их обязанности вести непрерывное наблюдение за радиосигналами.
	3. Сигнал «точка, точка, тире, точка, точка», переданный с ледокола, означает: «Прекратите продвижение вперед» и дается только судну, находящемуся в ледовом канале впереди ледокола и приближающемуся или удаляющемуся от него. Этот же сигнал, переданный с судна на ледокол, означает: «Я прекратил движение вперед». Указанный сигнал не должен передаваться по радио.
	4. В случае аварийной ситуации и при необходимости срочно изменить режим движения идущих в караване судов переданные по радио команды «Уменьшите ход», «Немедленно остановите судно» и «Мои машины работают на задний ход» обязательно дублируются соответствующими звуковыми сигналами.
	5. При ледокольной проводке дополнительно могут применяться двухбуквенные сигналы:

WM «Уиски Майк» - ледокольная проводка сейчас начнется, используйте специальные сигналы для связи между ледоколами и проводимыми судами и ведите непрерывное наблюдение за звуковыми, зрительными и радиосигналами;

WO «Уиски Оскар» - ледокольная проводка окончена, следуйте по назначению.

* 1. Использование при ледокольной проводке сигналов в соответствии с пунктами 185 – 189 настоящих Общих правил не освобождает суда от выполнения требований МППСС-72.

 ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

 к Общим правилам плавания (п. 55)

**Документы для оформления прихода судна в морской порт [[46]](#footnote-47)**)

* 1. Свидетельство о праве плавания под флагом государства регистрации судна.
	2. Судовая роль.
	3. Список пассажиров (предъявляется в том случае, если на судне находятся пассажиры).
	4. Дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа.
	5. Мерительное свидетельство.
	6. Классификационное свидетельство.
	7. Свидетельство о грузовой марке.
	8. Морская медико-санитарная декларация.
	9. Свидетельство о прохождении судном санитарного контроля/Свидетельство об освобождении судна от санитарного контроля.
	10. Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна.
	11. Декларация о грузе (предъявляется в том случае, если на судне находится груз).
	12. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судов, перевозящих более двух тысяч тонн нефти или нефтепродуктов в качестве груза).
	13. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (для судов валовой вместимостью более тысячи).
	14. Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.
	15. Международное свидетельство об охране судна.
	16. Свидетельство о безопасности пассажирского судна.
	17. Свидетельство о безопасности грузового судна.
	18. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.
	19. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.
	20. Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
	21. Документ о соответствии.
	22. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.
	23. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.
	24. Свидетельство об управлении безопасностью.
	25. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.
	26. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздуха.
	27. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом.
	28. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом.
	29. Свидетельства об изъятии.
	30. Копия разрешения на перевозки и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства (для судов, плавающих под иностранным флагом);
	31. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами;
	32. Документ о соответствии на перевозку опасных грузов, в случае если судно перевозит опасные грузы;
	33. Документ о соответствии МКУБ;
	34. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными

водами.

 ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

 к Общим правилам (п.п. 56, 57)

**Документы для оформления судна на выход из морского порта [[47]](#footnote-48)**)

1. Свидетельство о праве плавания под флагом государства регистрации судна.
2. Судовая роль.
3. Морская медико-санитарная декларация.
4. Свидетельство о прохождении судном санитарного контроля/Свидетельство об освобождении судна от санитарного контроля.
5. Мерительное свидетельство.
6. Информация об остойчивости и наставление по креплению грузов, одобренная органом классификации судов.
7. Свидетельство о грузовой марке.
8. Дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа судна.
9. Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна.
10. Классификационное свидетельство.
11. Декларация о грузе (предъявляется в том случае, если на судне находится груз).
12. Расчет остойчивости судна на момент оформления отхода из морского порта.
13. Список пассажиров (предъявляется в том случае, если на судне находятся пассажиры).
14. Свидетельство о безопасности пассажирского судна.
15. Свидетельство о безопасности грузового судна.
16. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.
17. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.
18. Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
19. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом, в зависимости от случая.
20. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом, в зависимости от случая.
21. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судов, перевозящих более двух тысяч тонн нефти или нефтепродуктов в качестве груза).
22. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (для валовой вместимостью судов более тысячи).
23. Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.
24. Международное свидетельство об охране судна.
25. Документ о соответствии.
26. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.
27. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.
28. Международное свидетельство об управлении безопасностью.
29. Свидетельства об изъятии.
30. Грузовой план.
31. Информация грузоотправителя о грузе;
32. Копия разрешения на перевозки и буксировку в каботаже, а также на осуществление иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства (для судов, плавающих под иностранным флагом);
33. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами;
34. Документ о соответствии на перевозку опасных грузов, в случае если судно перевозит опасные грузы;
35. Документ о соответствии МКУБ.

 ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к Общим правилам (п. 59)

**Перечень документов, подлежащих проверке при осмотре судна[[48]](#footnote-49)**)

1. Свидетельство о праве плавания под флагом государства регистрации судна.
2. Судовая роль.
3. Дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа.
4. Свидетельства, удостоверяющие годность членов экипажа к работе по состоянию здоровья и медицинские свидетельства.
5. Список пассажиров (предъявляется в случае, если на судне находятся пассажиры).
6. Пассажирское свидетельство.
7. Судовое санитарное свидетельство о праве плавания.
8. Морская медико-санитарная декларация.
9. Информация об остойчивости.
10. Мерительное свидетельство.
11. Свидетельство о грузовой марке.
12. Свидетельство о безопасности пассажирского судна.
13. Свидетельство о безопасности грузового судна.
14. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.
15. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.
16. Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.
17. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судов, перевозящих более двух тысяч тонн нефти или нефтепродуктов в качестве груза).
18. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (для судов валовой вместимостью более тысячи).
19. Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.
20. Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна.
21. Классификационное свидетельство.
22. Свидетельство об управлении безопасностью.
23. Свидетельство о безопасности судна специального назначения.
24. Свидетельство о безопасности морской передвижной буровой установки.
25. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки сжиженных газов наливом.
26. Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом.
27. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.
28. Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна и разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна.
29. Документ о соответствии.
30. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.
31. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.
32. Международное свидетельство об охране судна.
33. Свидетельство о предотвращении загрязнения воздуха с судна.
34. Свидетельство о предотвращении загрязнения воздуха дизельной установкой.
35. Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами.
36. Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором.
37. Разрешение на судовую радиостанцию.
38. Судовой журнал.
39. Санитарный журнал.
40. Машинный журнал (для судов с механическим двигателем).
41. Журнал нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами (при наличии таких операций).
42. Журнал нефтяных операций для нефтяных танкеров.
43. Журнал операций со сточными водами.
44. Журнал грузовых операций (при наличии таких операций).
45. Радиожурнал.
46. Судовой вахтенный журнал, содержащий записи об испытаниях и учениях, и журнал для записей проверок и технического обслуживания спасательных средств и устройств.
47. Журнал операций с мусором.
48. Журнал непрерывной регистрации истории судна.
49. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.
50. Документы, содержащие сведения об опасных грузах с указанием информации об их размещении на судне, в соответствии с Правилом 4/III МАРПОЛ.
51. Данные системы автоматического замера, регистрации и управления за последний балластный рейс – в отношении нефтяных танкеров.
52. Расписание по тревогам, схема противопожарной защиты и схема по борьбе за живучесть.
53. Руководство по методам и устройствам (предъявляются танкерами -химовозами).
54. Наставление по креплению груза.
55. Информация о грузе представленная грузоотправителем.
56. Свидетельства об изъятии.

 ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

 к Общим правилам плавания (п. 76)

**Перечень документов для оформления судов выходящих из морского порта на внутренние водные пути Российской Федерации или прибывающих с внутренних водных путей в морской порт[[49]](#footnote-50))**

1. Свидетельство о праве собственности на судно.

2. Свидетельство о праве плавания судна под флагом регистрации судна.

3. Свидетельство о годности судна к плаванию (для судов внутреннего плавания).

4. Список членов экипажа судна (судовая роль), составляемый капитаном судна.

5. Судовой журнал (вахтенный журнал или единый вахтенный журнал), машинный журнал (для судна с механическим двигателем, эксплуатируемого членами экипажа судна без совмещения должностей).

6. Судовое санитарное свидетельство.

7. Единая книга осмотра судна.

8. Свидетельство о предотвращении загрязнения с судна нефтью, сточными водами и мусором.

9. Разрешение на судовую радиостанцию.

10. Свидетельство или сертификат о минимальном составе экипажа судна.

11. Свидетельство о классификации или классификационное свидетельство.

12. Мерительное свидетельство.

13. Для судов внутреннего водного транспорта - дипломы командного состава судна и свидетельства рядового состава судна. Для судоводителей и лиц судовой команды, несущих ходовую навигационную вахту на морском судне на внутренних водных путях – свидетельства о знании правил плавания по внутренним водным путям.

14. Откорректированные Атласы, навигационные карты на маршрут перехода.

15. Путевая информация.

16. Свидетельство на разовый перегон по ВВП (при наличии).

17. Копия страхового полиса, заверенная страховщиком, выдавшим страховой полис, подтверждающего страхование гражданской ответственности или банковская гарантия обеспечения гражданской ответственности судовладельца за вред, причиненный имуществу физических лиц или юридических лиц, в том числе загрязнением с судна нефтью и другими веществами, а также за вред, причиненный инфраструктурам речного порта, морского порта (в случае плавания судна в акватории морского порта).

18. Копия документа о соответствии разработанной и применяемой судовладельцем системы управления безопасностью судов.

19. Судовое свидетельство об управлении безопасностью.

 ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

 к Общим правилам (п. 184)

Однобуквенные сигналы для связи между ледоколом и проводимыми судами

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Номер** | **Сигнал** | **Значение сигнала** |
| **с ледокола** | **с проводимого судна** |
| 1. | 2. | 3. | 4. |
| 1 | А (Альфа) точка, тире | Идите вперед (следуйте по ледовому каналу) | Я иду вперед (следую по ледовому каналу) |
| 2 | G (Голф) тире, тире, точка  | Я иду вперед, следуйте за мной | Я иду вперед, следую за вами |
| 3 | J (Джулиэт) точка, тире, тире, тире | Не следуйте за мной (следуйте по ледовому каналу) | Я не следую за вами (буду следовать по ледовому каналу) |
| 4 | Р (Папа)точка тире, тире, точка | Уменьшить ход | Я уменьшил ход |
| 5 | N (Новэмбер) тире, точка | Застопорить двигатели | Я стопорю двигатели |
| 6 | Н (Хотэл) точка, точка, точка, точка | Дайте обратный ход двигателям | Даю обратный ход двигателям |
| 7 | L (Лима) точка, тире, точка, точка | Немедленно остановите судно | Я останавливаю судно |
| 8 | 4 (Картэфоур) точка, точка , точка, точка, тире | Стоп. Я застрял во льду | Стоп. Я застрял во льду |
| 9 | Q (Кэбэк) тире, тире, точка, тире | Сократите расстояние между судами | Я сокращаю расстояние между судами |
| 10 | В (Браво) тире, точка, точка, точка | Увеличьте расстояние между судами | Я увеличиваю расстояние между судами |
| 11 | 5 (Пантафайв) точка, точка, точка, точка, точка | Внимание | Внимание |
| 12 | Y (Янки) тире, точка, тире, тире | Приготовьтесь принять (отдать) буксир | Я готов принять (отдать) буксир |

 ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

 к Общим правилам (п. 184)

**Дополнительные сигналы, используемые судами**

**при ледовых операциях**

|  |  |
| --- | --- |
| **Сигнал** | **Значение сигнала** |
| E (Эко) \* точка | Я изменяю свой курс вправо. |
| I (Индиа) \* точка, точка | Я изменяю свой курс влево. |
| S (Сиэра) \*точка, точка, точка | Мои движители работают на задний ход. |
| M (Майк) тире, тире | Мое судно остановлено и не имеет хода относительноводы. |

Примечание. Сигналы, помеченные звездочкой (\*), при передаче их звуком могут применяться только в соответствии с МППСС-72.

 ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

 к Общим правилам (п. 66)

**Рекомендуемая форма разрешения на выход судна из морского порта**

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА** **РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА**

MINISTRY OF TRANSPORT OF RUSSIAN FEDERATION

FEDERAL AGENCY OF MARITIME AND RIVER TRANSPORT

Разрешение на выход судна из морского порта \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Port Clearance Seaport of \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

№/No. \_\_\_\_\_\_\_

Название судна ИМО номер

Name of ship\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ IMO number\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Флаг судна Порт регистрации

Ship’s flag \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Port of registry\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Тип судна Год постройки

Type of ship \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Year built \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Валовая вместимость  Длина наибольшая

Gross tonnage \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ LOA \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Наименование и ИМО номер судовладельца/оператора

Name and IMO number of shipowner/operator \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Район плавания Район ГМССБ

Navigation Area \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ GMDSS Area\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Порт назначения

Next port of call \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Количество членов экипажа Количество пассажиров

Crew size \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Passenger number \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Наименование и количество груза

Kind and quantity of cargo \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Дата и время выдачи

Time and date of issue \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**От имени** **капитана морского порта \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

Оn behalf of the Captain of Seaport of \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 М.П.  Подпись, ФИО должностного лица

 Stamp here Signature, name of authorized officer

1. ) Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5557; 2008, № 29 (ч. 1), ст. 3418; 2008, № 30 (ч. 2), ст. 3616; 2009, № 52 (ч. 1), ст. 6427; 2010, № 19, ст. 2291, № 48, ст. 6246; 2011, № 1, ст. 3, № 13, ст. 1688, № 17, ст. 2313, № 30 (ч. 1), ст. 4590, ст. 4594; 2013, № 27, ст. 3477, № 30 (ч. 1), ст. 4058. [↑](#footnote-ref-2)
2. ) Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 18, ст. 2207; 2001, № 22, ст. 2125; 2003, № 27 (ч. 1), ст. 2700; 2004, № 15, ст. 1519, № 45, ст. 4377; 2005, № 52 (ч. 1), ст. 5581; 2006, № 50, ст. 5279; 2007, № 46, ст. 5557, № 50, ст. 6246; 2008, № 29 (ч. 1), ст. 3418, № 30 (ч. 2), ст. 3616, № 49, ст. 5748; 2009, № 1, ст. 30, № 29, ст. 3625; 2010, № 27, ст. 3425, № 48, ст. 6246; 2011, № 23, ст. 3253, № 25, ст. 3534, № 30 (ч. 1), ст. 4590, 4596, № 45, ст. 6335, № 48, ст. 6728; 2012, № 18, ст. 2128, № 25, ст. 3268, № 31, ст. 4321; 2013, № 30 (ч. 1), ст. 4058; 2014, № 6, ст. 566, № 42, ст. 5615. [↑](#footnote-ref-3)
3. ) Статья 13 Федерального закона от 08 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». [↑](#footnote-ref-4)
4. ) Статья 14 Федерального закона от 08 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». [↑](#footnote-ref-5)
5. ) Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII.-М., 1979. С. 435-461. Конвенция вступила в силу для СССР 15 июля 1977 г., документ о присоединении СССР к Конвенции с оговорками сдан на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации 09 ноября 1973 г. [↑](#footnote-ref-6)
6. ) Подпункт 3 пункта 4 статьи 14 Федерального закона от 08 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». [↑](#footnote-ref-7)
7. ) Подпункт 3 пункта 4 статьи 14 Федерального закона от 08 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». [↑](#footnote-ref-8)
8. ) Статья 13 Федерального закона от 08 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». [↑](#footnote-ref-9)
9. ) Пункт 1 статьи 15 Федерального закона от 08 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». [↑](#footnote-ref-10)
10. ) Приказ Минтранса России № 137, Минсвязи России № 190, Госкомрыболовства России № 291 от 04 ноября 2000 г. «Об утверждении Правил радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2000 г., регистрационный № 2503). [↑](#footnote-ref-11)
11. ) Приказ Минтранса России от 02 мая 2012 г. № 122 «Об утверждении Правил ведения судовой роли» (зарегистрирован Минюстом России 10 августа 2012 г., регистрационный № 25169); [↑](#footnote-ref-12)
12. ) Статья 11 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 12.02.2007, № 7, ст. 837). [↑](#footnote-ref-13)
13. ) Постановление Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2007 г. № 746 "О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5585). [↑](#footnote-ref-14)
14. ) Приказ Минтранса России от 02.05.2012 № 122 «Об утверждении Правил ведения судовой роли» (зарегистрирован Минюстом России 10 августа 2012 г., регистрационный № 25169); [↑](#footnote-ref-15)
15. ) Статья 11 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», (Собрание законодательства Российской Федерации, 12.02.2007, № 7, ст. 837). [↑](#footnote-ref-16)
16. ) Бюллетень международных договоров, 1993, № 8, с. 3 - 8. [↑](#footnote-ref-17)
17. ) Постановление Совета Министров СССР от 02 ноября 1979 г. № 975 «О принятии СССР Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» (Постановления Совета Министров СССР, 1979, ноябрь, с. 4). [↑](#footnote-ref-18)
18. ) Постановление Совета Министров СССР от 30 сентября 1983 г. № 947 «О присоединении СССР к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года» (Постановления Совета Министров СССР, 1983, сентябрь, с. 127). [↑](#footnote-ref-19)
19. ) Постановление Правительства Российской Федерации от 16 июня 2000 г. № 457 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 26, ст. 2769). [↑](#footnote-ref-20)
20. ) Постановление Совета Министров СССР от 14 сентября 1979 г. № 871 «О вступлении СССР в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года» (Постановления Совета Министров СССР, 1979, сентябрь, с. 64). [↑](#footnote-ref-21)
21. ) Конвенция вступила в силу для СССР 18 июля 1982 г., документ о принятии СССР Конвенции с оговорками сдан на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации 20 ноября 1969 г. [↑](#footnote-ref-22)
22. ) Федеральный закон от 02 января 2000 г. № 27-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и денонсации Российской Федерацией Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года». [↑](#footnote-ref-23)
23. ) Федеральный закон от 03 декабря 2008 г. № 230-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года». [↑](#footnote-ref-24)
24. ) Пункт 3 статьи 79 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации». [↑](#footnote-ref-25)
25. ) Постановление Правительства Российской Федерации от 19 марта 2008 г. № 184 «О порядке оформления судов рыбопромыслового флота, уловов водных биологических ресурсов и продуктов их переработки и государственного контроля в морских портах в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 13, ст. 1300, № 25, ст. 2979). [↑](#footnote-ref-26)
26. ) Приказ Минтранса России от 02 мая 2012 г. № 122 «Об утверждении Правил ведения судовой роли» (зарегистрирован Минюстом России 10 августа 2012 г., регистрационный № 25169); [↑](#footnote-ref-27)
27. ) Резолюция ИМО А.80 (IV) от 27 сентября 1965 г. «Международный свод сигналов». [↑](#footnote-ref-28)
28. ) Правила 1, 2 и 6 Главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. [↑](#footnote-ref-29)
29. ) Правило 9 Главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. [↑](#footnote-ref-30)
30. ) Международный кодекс безопасной перевозки зерна насыпью, принятый Комитетом ИМО по безопасности на море резолюцией MSC.23(59). [↑](#footnote-ref-31)
31. ) Правило 5 Главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. [↑](#footnote-ref-32)
32. ) Дополнение 4 к Приложению II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года. [↑](#footnote-ref-33)
33. ) Правило 2 Главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. [↑](#footnote-ref-34)
34. ) Правила 4, 7-2 Главы VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. [↑](#footnote-ref-35)
35. ) Пункт 4.3 Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов, принятого Комитетом ИМО по безопасности на море резолюцией MSC.268 (85)***.*** [↑](#footnote-ref-36)
36. ) Пункт 10.5 Международного морского кодекса по навалочным грузам. [↑](#footnote-ref-37)
37. ) Пункт 5.4.3.2.1.3 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года. [↑](#footnote-ref-38)
38. ) Пункт 5.4.3.2.1.3 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года; пункт 3.1.2 Международного морского кодекса по навалочным грузам. [↑](#footnote-ref-39)
39. ) Пункт 5.4.3.2.1.2 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года. [↑](#footnote-ref-40)
40. ) Правило 5-1 главы VI Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. [↑](#footnote-ref-41)
41. ) Правило 1 Главы VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. [↑](#footnote-ref-42)
42. ) Правило 9 главы 3 Приложения II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года. [↑](#footnote-ref-43)
43. ) Пункт 5.4.1.2 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года. [↑](#footnote-ref-44)
44. ) Пункт 5.4.2 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года. [↑](#footnote-ref-45)
45. ) Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4475). [↑](#footnote-ref-46)
46. ) Должны быть в наличии в зависимости от применимости документов к судну в соответствии с законодательством и международными договорами Российской Федерации. [↑](#footnote-ref-47)
47. ) Предъявляются в зависимости от применимости документов к судну в соответствии с законодательством и международными договорами Российской Федерации. [↑](#footnote-ref-48)
48. ) Предъявляются в зависимости от применимости документов к судну в соответствии с законодательством и международными договорами Российской Федерации. [↑](#footnote-ref-49)
49. ) Документы должны быть в наличии в зависимости от применимости документов к судну в соответствии с законодательством и международными договорами Российской Федерации. [↑](#footnote-ref-50)