

## ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ПУБЛИКУЮТСЯ С СОКРАЩЕНИЯМИ)

### Выписка из общего положения правил плавания

Правила действуют на внутренних водных путях, открытых в установленном порядке для судоходства, за исключением устьевых участков рек с морским режимом.

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

- судно-самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река-море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода (ст.3 КВВТ); самоходное транспортное судно-самоходное судно, осуществляющее перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировку судов и иных плавучих объектов (ст.3 КВВТ);
- скоростное судно - судно на подводных крыльях или воздушной подушке, скорость движения которого составляет 30 километров в час и более;  
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)
- маломерное судно-самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 л.с.) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, а также иное несамоходное судно (гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов) (примечание ст.11.7 "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" (далее-КОАП) (собрание законодательства Российской Федерации 2002 г. часть 1, N 1, ст.1);

- любое судно, передвигающееся с помощью паруса (далее парусное судно); судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку (далее самоходное судно);
- судно, предназначенное для регулярной перевозки сухопутных транспортных средств, грузов и пассажиров между береговыми пунктами (далее паром);
- любое сооружение и устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном (далее плот (соединение плавучего материала));
- судно, соединение судов, плотов, буксируемые на тросе самоходными судами (далее буксируемый состав);
- жесткое соединение судов, приводимое в движение толкачом (самоходным судном) (далее толкаемый состав);
- судно, не стоящее на якоре, не ошвартованное к берегу, причалу, плавучему сооружению, другому стоящему судну и не стоящее на мели (далее судно на ходу);
- судно, стоящее на якоре, ошвартованное к берегу, причалу, плавучему сооружению или другому стоящему судну (далее судно на стоянке);
- судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность (далее судно, занятое ловом рыбы);
- наименьшая скорость судна, при которой оно сохраняет управляемость в данных условиях и обстоятельствах (далее минимальная скорость);
- выбранная скорость, которая позволяет обеспечивать безопасное движение, маневрирование и остановку судна в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами (далее безопасная скорость);
- частный случай расхождения, когда хотя бы одно из судов остановилось или уменьшило скорость до минимальной (далее пропуск);
- часть водного пространства на внутреннем водном пути, пригодная для движения судов, обозначенная на местности и (или) карте (далее судовая ход);
- визуальная видимость менее 1,0 км (далее ограниченная видимость).

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

6. Надзор за соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов осуществляется органами Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации (далее-ГРСИ).

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

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

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

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

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

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

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

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

- опасности для человеческой жизни;

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

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

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

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

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

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

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

## II. Средства идентификации судна

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

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

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

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

### III. Визуальная сигнализация

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

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

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

49. Расположение огней должно соответствовать требованиям приложения N 2, а дальность видимости - не менее указанных в приложении N 3 к настоящим Правилам.

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

51. Сигнальные огни:

- топовый огонь - белый огонь или красный, расположенный в диаметральной плоскости судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в  $225^\circ$  и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до  $22,5^\circ$  позади траверза каждого борта;
- бортовые огни - зеленый огонь на правом борту и красный огонь на левом борту, причем каждый из этих огней излучает непрерывный свет по дуге горизонта в  $112,5^\circ$  и должен быть расположен таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до  $22,5^\circ$  позади траверза соответствующего борта;
- кормовой огонь - белый огонь, расположенный в кормовой части судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в  $135^\circ$  и расположенный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по корме до  $67,5^\circ$  с каждого борта;

### IV. Ночная ходовая сигнализация

69. Самоходное маломерное судно должно нести:

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

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

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

71. Парусные суда должны нести:

- суда длиной 20 и более метров - бортовые огни, кормовой огонь и два круговых огня около топа мачты, расположенные вертикально, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний - зеленым;
- суда длиной от 7 до 20 метров - бортовые огни, кормовой огонь. При этом огни могут быть объединены в одном фонаре, установленном в верхней части мачты;
- суда длиной менее 7 метров - белый круговой огонь, расположенный на мачте; при приближении других судов это судно должно, кроме этого, освещать парус белым огнем;
- парусное судно, идущее под мотором или под парусом и мотором, должно нести огни как одиночное самоходное судно.

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

### VI. Дневная сигнализация

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

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

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

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

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

### VIII. Звуковая сигнализация. Радиотелефонная связь

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

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

### IX. Сигнализация и навигационное оборудование водного пути

125. В приложении N 5 к настоящим Правилам определены запрещающие, предписывающие и указательные знаки и даны их значения.

126. В приложении N 6 к настоящим Правилам определены сигнальные знаки и огни, которые устанавливаются для указания положения судового хода на водном пути и упорядочения движения судов.

### X. Движение судов по внутренним водным путям

127. Судно, идущее вверх, - судно, осуществляющее движение в направлении:

- на реках и водохранилищах - от устья к истоку реки, включая участки, где с отливом и приливом направление течения меняется;
- на каналах:

имени Москвы - от г. Москва к п. Большая Волга; Беломорско-Балтийском - от г. Беломорск к г. Повенец; Волго-Балтийском - от г. Череповец к г. Вытегра; Волго-Донском - от р. Дон к р. Волга; - на дополнительных судовых ходах, которые отходят от основного и не соединяются с ним, - от основного хода к берегу;

128. Под судном, идущим вниз, понимается судно, осуществляющее движение в направлении противоположном, чем указано в пункте 127 настоящих Правил.

129. Основной судовой ход - судовой ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе;

- дополнительный судовой ход - судовой ход, отходящий от основного, а затем соединяющийся с ним, а также судовой ход, отходящий от основного и предназначенный для подхода к берегу, причалам, затонам и т. п.;
- основной судовой ход притока является дополнительным по отношению к основному судовому ходу реки, в которую этот приток впадает;

- полоса движения - часть судового хода между его осью и правой или левой кромкой судового хода;
- ось судового хода - условная линия, проходящая в средней части судового хода, или линия, обозначенная навигационными знаками;
- кромка судового хода - условная линия, ограничивающая судовой ход по ширине;
- встречное плавание - движение двух судов, двигающихся навстречу друг другу;
- расхождение - маневр, связанный с прохождением одного судна относительно другого при встречном плавании;
- обгон - приближение обгоняющего судна к другому (обгоняемому) в направлении под углом более 22,5° позади траверза обгоняемого судна и обгон его;
- пересекающиеся курсы - пересечение курсов двух судов таким образом, что может возникнуть опасность столкновения;
- пропуск - частный случай расхождения или обгона.

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

131. Участки судоходных путей, на которых по условиям плавания запрещается расхождение и обгон судов, указываются в документах, определяющих особенности движения судов в бассейне, навигационных картах и обозначаются на местности информационными знаками.

132. Судам запрещается:

- движение самоходных судов, ошвартованных бортами, за исключением аварийных случаев и случаев комплексного обслуживания, но не более чем двух. При буксировке под бортом буксируемое судно находится с правой стороны буксирующего судна. При этом управлять движением и маневрированием и обеспечивать подачу сигналов должно судно, у которого свободен левый борт;
- обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе трех судов при ширине судового хода менее 200 м;
- пересечение судном полосы движения или всего судового хода на расстоянии менее 1 км от приближающихся судов без согласования взаимных действий, при этом во всех случаях пересечение должно производиться под углом, близким к прямому;
- расхождение и обгон судов в зоне аварийно-ремонтных, огражденных ворот каналов, переправ (при ширине судового хода менее 200 м), в пролете мостов, а также расхождение судов (кроме скоростных) в пределах 500 м выше и ниже мостов, если движение осуществляется через один пролет.

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

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

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

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

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

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

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

- маломерные моторные суда должны уступать дорогу всем другим маломерным немоторным судам;
- маломерные немоторные суда и суда, не идущие под парусом, должны уступать дорогу парусным судам.

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

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

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

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

149. Маломерным и парусным судам запрещается:

- маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих других судов, земснарядов, плавучих кранов и т. д. и в промежутках между ними;
- останавливаться и становиться на якорь в пределах судового хода (полосы движения, рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков;
- выходить на судовую ход при ограниченной (менее 1 км) видимости, а парусным судам, кроме того, и ночью.

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

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

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

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

156. Суда могут произвести оборот лишь после того, как они удостоверились в том, что движение других судов дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.

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

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

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

- одиночное самоходное судно, толкающее или буксирующее состав (кроме плота);
- парусное судно;
- судно, занятое ловом рыбы;

- судно, буксирующее плот;
- судно, лишенное возможности управляться, занятое подводными или водолазными работами.

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

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

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

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

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

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

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

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

260. Пользователи причалов должны обеспечивать:

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

## Приложение N 2 к Правилам (п.49)

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114)

Требования к размещению на судах знаков визуальной сигнализации

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

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

- на судах с одноярусной надстройкой - в ее верхней части;
- на судах с надстройкой в два и более ярусов - не ниже палубы ходового мостика;
- на беспалубных судах - не менее чем на 0,5 м выше планширя (на маломерных судах допускается установка на уровне планширя).

Если бортовые огни скомбинированы в одном фонаре, то он должен быть расположен в диаметральной плоскости в передней части судна.

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

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

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

5. На самоходных судах, занятых толканием, три топовых огня должны быть расположены в виде равнобедренного треугольника (со стороной от 1 до 3 м) основанием вниз в плоскости, перпендикулярной диаметральной плоскости судна; при этом два нижних огня располагаются горизонтально.

6. Светоимпульсные (световые) отмашки должны быть расположены над бортовыми огнями не менее чем на 0,5 м.

7. Если несамоходные грузовые суда несут топовые огни, то они должны располагаться в диаметральной плоскости судна на высоте, как правило, не менее 2 м над палубой, но в любом случае - не менее 1 м ниже треугольника топовых огней толкача.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Приложение N 4 к Правилам (пп.108, III, 216)

##### Звуковые сигналы судов

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

короткий звук - звук продолжительностью примерно в 1 с;

продолжительный звук - звук продолжительностью примерно 4 с.

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

##### Общие сигналы

1. Продолжительный звук - "Внимание"- При подходе к причалу пассажирского судна

2. Один короткий звук - "Изменяю свой курс вправо"

3. Два коротких звука - "Изменяю свой курс влево"

4. Три коротких звука - "Мои движители работают на задний ход"

5. Четыре коротких звука - "Я намереваюсь остановиться"

- "Я намереваюсь сделать оборот"

6. Серия коротких звуков - "Предупреждение"

7. Три продолжительных звука - "Человек за бортом"

8. Один короткий и один продолжительный звук - "Прошу увеличить ход"

9. Один продолжительный и один короткий звуки - "Прошу уменьшить ход"

10. Один продолжительный, один короткий и один продолжительный звуки - "Прошу выйти на связь"

11. Непрерывно повторяющиеся продолжительные звуковые сигналы, а также непрерывные частые удары в колокол или металлический предмет - "Сигнал бедствия"

12. Один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звуки - "Я Вас понял"

13. Один продолжительный и три коротких звука - "При отходе в рейс пассажирского судна."

14. Два продолжительных и два коротких звука - "Запрос на обгон"  
Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости

1. Один продолжительный звук - "Одиночные суда в движении"

2. Один продолжительный и два коротких звука с интервалом не менее 2 мин - "Составы и плоты в движении"

3. Один короткий, один продолжительный и один короткий звуки - "Одиночные суда или составы на якорю или на мели в пределах судового хода"

Частые удары в колокол или металлический предмет - "Несамостоятельное судно с экипажем на якорю или на мели в пределах судового хода"



## ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ

Водители-любители обязаны обеспечивать безаварийное плавание маломерных судов, предупреждать несчастные случаи на воде, не допускать загрязнения водоемов и прибрежной полосы, бережно относиться к природе.

**Документы водителя маломерного судна.** Управляя маломерным судном, водитель-любитель обязан иметь при себе удостоверение с талоном, судовой билет и технический талон ежегодного техосмотра, справку (отметку) о прохождении очередного медосмотра.

**Передача управления другому лицу.** Если на судне присутствует его владелец, водитель-любитель может управлять этим судном без доверенности. Для передачи судна во временное пользование другому лицу нужна доверенность. Доверенность действительна только вместе с удостоверением и талоном, дающими право управлять судном.

**Обязанности водителей-любителей.** Судоводители обязаны принимать все меры, обеспечивающие безаварийное плавание, и несут ответственность за последствия, вызванные непринятием этих мер.

При несчастном случае на воде судоводитель должен оказать помощь терпящим бедствие, доставить их в лечебное учреждение.

Перед выходом в плавание водителю маломерного судна нужно проверить исправность и комплектность оснащения судна, а в ходе плавания следить за его состоянием.

Во время плавания судоводитель должен следить также за тем, чтобы пассажиры не создавали ему помех и не отвлекали от управления судном.

Водители-любители обязаны останавливаться и предоставлять свое судно:

- медперсоналу, если нужно проехать к больному или транспортировать его в ближайшее лечебное учреждение;
- должностным лицам инспекции судостроительства, которые выполняют неотложные задания по обеспечению безопасности плавания;

- работникам Государственной лесной охраны, если тем нужно проехать в попутном направлении к местам лесных пожаров или возвратиться из этих мест;

- работникам ГИМС, если им необходимо транспортировать поврежденные во время аварии или неисправные плавсредства.

Водитель-любитель обязан остановиться по требованию работников органов, контролирующих безопасность плавания, и предъявить им удостоверение на право управления маломерным судном. Останавливаться нужно в безопасном месте, вне судового хода. Должностное лицо обязано предъявить свое удостоверение.

**Действия водителей-любителей при аварии.** Если произошла авария, повлекшая за собой несчастный случай, причастные к ней судоводители обязаны:

- остановить судно и оказать первую помощь пострадавшим;
- отправить пострадавших на попутном или своем судне в ближайшее лечебное учреждение и сообщить там свою фамилию и бортовой номер судна (предъявив удостоверение на право управления маломерным судном или иной документ, удостоверяющий личность, а также судовой билет);
- сообщить о случившемся в ГИМС, записав фамилии и адреса очевидцев происшествия.

**Действия, запрещенные водителям-любителям во время плавания.** Судоводителям во время плавания запрещено:

- управлять маломерным судном в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;
- передавать управление лицам, пребывающим в состоянии опьянения или не имеющим при себе удостоверения на право управления маломерным судном;
- оставлять без наблюдения окружающую акваторию;
- перемещаться самому с одного судна на другое во время движения и позволять это пассажирам;
- использовать судно для наживы;
- перевозить взрыво- и огнеопасные грузы;
- сбрасывать с судна отходы и нефтепродукты, загрязнять берега и воду мусором, причинять вред окружающей среде.

**Порядок эксплуатации маломерных судов.** Маломерные суда допускаются к плаванию только после регистрации, присвоения бортового номера, ежегодного техосмотра, аттестации и очередной проверки знаний водителя-любителя в ГИМС.

Каждое судно должно эксплуатироваться в исправном техническом состоянии, с соблюдением всех требований ГИМС.

**Порядок плавания маломерных судов** регламентируют Общие и Местные правила плавания по внутренним водным путям. Местные правила, в частности, устанавливают порядок движения в черте прибрежных городов, ограничения скорости на акваториях в границах населенных пунктов, портов, пристаней, баз (сооружений) для стоянки маломерных судов, а также вблизи пляжей и мест купания. Местные правила могут также вводить дополнительные к Общим правилам ограничения, например на движение маломерных судов в ночное время.

Однако в любом случае Правилами пользования маломерным судам запрещено:

- двигаться в тумане или других неблагоприятных метеорологических условиях, когда из-за отсутствия видимости невозможно ориентироваться;
- буксироваться за транспортными, техническими и вспомогательными судами или следовать в непосредственной близости от них;
- заходить на акватории, отведенные для купания и пляжей;
- плавать на акваториях и в районах, объявленных запрещенными для плавания без пропусков, выдаваемых ГИМС;
- стоять под мостами и около них.

**Правила поведения на воде** должен знать не только водитель судна, но и его пассажиры.

При падении за борт главное – не поддаваться панике, не растрачивать понапрасну силы. Не надо стремиться высоко подниматься над водой – это еще больше увеличивает погружение и ведет к тому, что человек глотает воду, которая попадает не только в желудок, но и в легкие. Тело тяжелеет, все труднее держаться на поверхности воды.

Следует стремиться занять в воде статическое положение равновесия, когда вес тела компенсируется силой его плавучести. Выдыхать воздух нужно тогда, когда рот под водой. При этом нужно делать как можно меньше движений и стараться дышать легче, поверхностнее, удерживая побольше воздуха в легких.

Попав в быстрое течение, не следует понапрасну с ним бороться, теряя силы. Лучше спокойно плыть по течению, постепенно приближаясь к берегу.

Оказавшись в водовороте, не следует терять самообладания. Нужно набрать как можно больше воздуха и, задержав дыхание, погрузиться в воду. Водоворот сам выбросит тело в струю с меньшей скоростью, где легче всплыть на поверхность.

Будучи на берегу во время стоянки судна, следует купаться только в хорошо знакомых и разрешенных местах. Опасно близко подплывать к проходящим мимо судам.

Даже на короткое время нельзя оставлять детей на воде и у воды без присмотра.

**Спасение утопающего** включает в себя маневрирование для подхода к тонущему и подъем его на борт, первую помощь пострадавшему и, если необходимо, искусственное дыхание и непрямой массаж сердца до прибытия врача.

*Маневрирование при подходе к тонущему.* При спасении утопающего нужно действовать быстро, энергично и решительно. Подходить к нему следует на малом ходу, бортом водителя – чтобы все время видеть тонущего и не задеть его.

Поднимать пострадавшего на борт небольшого судна нужно в районе носа или кормы, причем пассажиры в это время должны сидеть – так судно не опрокинется. Двигатель следует остановить, в противном случае ноги пострадавшего попадут под винт.

Если спасти приходится с перевернутого или затопленного судна, подходить к нему следует против ветра. Можно отдать якорь и на нем спуститься к затопленному судну, но уже по ветру. На большом волнении снимать пострадавших с другого судна следует, не приближаясь к нему, а бросая спасательные средства. Спасательный круг нужно бросать так, чтобы его наносило на утопающего.

Первыми спасают тех, кому угрожает наибольшая опасность.

*Первая помощь пострадавшему.* Если пострадавший в сознании, нужно переодеть его в сухое и согреть (дать чаю или кофе, а также двадцать капель настойки валерианы или ландыша), если без сознания, но пульс сохранился и есть самостоятельное дыхание, следует раздеть его, уложить на сухое место и дать понюхать нашатырного спирта; затем сделать массаж рук и ног от пальцев вверх, энергично растереть тело и согреть.

Если пострадавший извлечен из воды в состоянии клинической смерти (отсутствует дыхание, не прощупывается пульс, лицо бледное, из верхних дыхательных путей выделяется пенная жидкость или наступило охлаждение тела), необходимо немедленно делать искусственное дыхание и непрямой массаж сердца.

*Техника искусственного дыхания.* Верхнюю часть тела пострадавшего нужно быстро освободить от одежды, положить его животом вниз на колени и пальцем, обернутым носовым платком, удалить изо рта и глотки песок, водоросли. После этого несколько раз надавить рукой между лопатками, чтобы из легких вышла вода. Если у пострадавшего мертвенно-бледное лицо, в полости рта и возле ноздрей нет ни воды, ни пены, удалять воду и очищать полость рта не требуется. Вся эта подготовка не должна занимать более 40 с.

Наиболее эффективен и прост способ искусственного дыхания «Изо рта в рот». Одну руку положите пострадавшему под шею, другую – на

лоб, максимально запрокиньте его голову, выдвиньте нижнюю челюсть вперед и вверх, тогда корень языка отойдет вперед и откроет вход в дыхательные пути. Большим и указательным пальцами зажмите пострадавшему ноздри, сделайте глубокий вдох, через марлевую салфетку, бинт, платок прижмитесь ртом к его рту и энергично выдохните. Выдохнув весь запас воздуха, сделайте снова глубокий вдох. Ритмично вдвывая воздух, следите за движением грудной клетки пострадавшего: отклоняться для нового вдоха следует в момент ее максимального расширения. В минуту следует делать 16 – 18 вдуваний.

Если вдвывать воздух трудно, проверьте, не запал ли у пострадавшего язык. В этом случае введите палец в раскрытый рот пострадавшего, прижмите язык и снова запрокиньте ему голову.

Когда рот пострадавшего невозможно открыть, применяют способ искусственного дыхания «изо рта в нос»: закрывают человеку ладонью рот и вдвывают воздух через нос.

**Массаж сердца.** Если остановилось сердце, нужно прежде всего проверить, прощупывается ли пульс на сонной артерии (в точке между краем нижней челюсти и ключицей), как реагируют зрачки на свет. Если зрачки расширены и не реагируют на свет, а пульс не определяется, тут же нужно начинать массаж сердца. Расширение зрачков наступает через минуту после прекращения сердцебиения.

Массаж сердца и искусственное дыхание лучше всего делать вдвоем: один вдвывает воздух, другой ритмично, 60–70 раз в минуту, наложенными одна на другую ладонями (верхняя кисть должна быть максимально разогнута) надавливает на грудь по центру грудной клетки, в нижней ее части. При каждом толчке грудина должна приблизиться к позвоночнику на 3–4 см. После каждого вдоха нужно 5 раз надавить на грудную клетку. Массаж сердца нельзя прекращать более чем на 10 с!

Массаж сердца нужно делать до тех пор, пока не появится пульс на сонных артериях, уменьшится синюшность кожи, сузятся зрачки; искусственное дыхание – пока пострадавший не станет дышать самостоятельно и не придет в сознание. Если дыхание не восстанавливается, реанимацию (оживление) следует продолжать до прибытия врача.

Когда у пострадавшего восстановится дыхание, нужно закутать его в теплое и согреть – в первую очередь затылок, ноги, область печени и поясницу. Пока он не придет в сознание, не следует давать ему горячих или возбуждающих напитков.

**Первая само- и взаимопомощь.** Прежде чем доставить пострадавшего к врачу, нужно своевременно и правильно оказать ему первую помощь. От этого зависит успех последующего лечения, а порой и жизнь человека!

**Переломы конечностей.** Характерные признаки: резкая боль, нарушение нормального положения конечностей, припухлость в месте

травмы, хруст обломков кости. В сомнительных случаях достоверным признаком служит появление боли при надавливании на конечность вдоль ее продольной оси.

При переломах конечностей нужно обеспечить их неподвижность, наложив шины из любого твердого и достаточно длинного предмета так, чтобы были зафиксированы два сустава – выше и ниже места перелома. Пострадавшему следует дать обезболивающее и успокаивающее средства и как можно скорее доставить в лечебное учреждение.

**Вывихи.** Характерные признаки: резкая боль, деформация (западение) области сустава, неестественное положение конечности, невозможность движения ею.

Ни в коем случае нельзя пытаться самостоятельно вправить сустав. До прибытия врача или доставки пострадавшего в лечебное учреждение необходимо дать обезболивающее, наложить холодный компресс и зафиксировать конечность в том положении, которое она приобрела после вывиха: руку подвесить на косынке или зафиксировать шиной, на ногу наложить шину.

**Ушибы.** Характерные признаки: боль, появление отека («синяка»).

На место ушиба нужно наложить давящую повязку, для уменьшения кровоизлияния поставить холодный компресс, обеспечить покой ушибленного места, дать пострадавшему болеутоляющее средство. Через два-три дня нужно сделать согревающий компресс (положить мешочек с нагретой солью) для рассасывания кровоизлияния.

При ушибе головы нужно положить на нее пузырь с холодной водой или делать холодные примочки.

При падении на спину и появлении болей в позвоночнике следует, не поднимая пострадавшего, подложить под него доску или же положить его на живот, следя за тем, чтобы спина не прогибалась.

**Растяжения, разрывы связок и мышц.** Характерные признаки: резкая боль в момент травмы, быстрое появление «синяка», движение поврежденной конечностью болезненно и затруднительно.

Первая помощь такая же, как при ушибах, после чего нужно туго забинтовать поврежденное место. Спустя два-три дня следует делать согревающие компрессы.

**Раны, порезы.** Главное – остановить кровотечение и предохранить рану от загрязнения.

Края раны нужно обработать раствором йода: от края раны в сторону неповрежденной кожи. Нельзя прикасаться к ране руками, смазывать ее йодом, спиртом, мазями, класть вату.

Чтобы остановить кровотечение, на рану накладывают стерильную повязку, поверх нее – плотный валик из бинта и ваты, которые туго прибинтовывают. Повязку нельзя снимать, пока пострадавший не будет доставлен в лечебное учреждение.

Мелкие порезы и ссадины следует обработать йодной настойкой, а затем забинтовать, заклеить бактерицидным пластырем или клеем БФ-6.

Нельзя удалять из раны сгустки крови, поскольку это может вызвать повторное, иногда более сильное кровотечение.

Нельзя промывать рану водой – это препятствует ее быстрому заживлению!

**Ожоги.** Характерные признаки: первая степень – резкое покраснение кожи, вторая – образование пузырей, третья – обугливание тканей. При ожогах первой и второй степени рекомендуется наложить повязку с синтомициновой эмульсией. При ожоге третьей степени следует наложить сухую стерильную повязку и немедленно доставить пострадавшего в лечебное учреждение.

При обширных ожогах дать пострадавшему обезболивающее средство и при первой возможности доставить в медпункт.

Вздувшуюся кожу и прилипшую к ней одежду срывать нельзя!

**Солнечный удар.** Характерные признаки: резкое недомогание, головокружение, слабый пульс, иногда бессознательное состояние, судороги.

Пострадавшего нужно перенести в прохладное место, освободить от стесняющей одежды, смочить голову холодной водой, дать понюхать нашатырный спирт.

При остановке дыхания – делать искусственное дыхание.

**Острые боли.** Если возникла острая боль в сердце, нужно сесть или лечь, положить под язык таблетку нитроглицерина или валидола.

Если резко заболел живот, следует положить на живот холодный компресс и лечь. Нельзя ставить грелку, клизму, принимать слабительные и болеутоляющие средства.

При острой боли в голове, нужно сесть или лечь, принять таблетку от головной боли (анальгин, пиркофен, цитрамон, амидопирин). Нельзя прикладывать к голове грелку, принимать средства, содержащие наркотики.

**Бортовая аптечка первой помощи** должна содержать:

- перевязочный материал (стерильный бинт, вату, марлю, салфетки, пластырь – лучше бактерицидный, желателен индивидуальный пакет, эластичный бинт, клей БФ-6);
- дезинфицирующие средства (5%-ную настойку йода, 3%-ную перекись водорода, марганцовокислый калий, альбуцид);
- жаропонижающие средства (аспирин, стрептоцид, амидопирин, сульфодимезин);
- желудочные средства (бесалол, беластезин, анбитал, энтеросептол, фталазол, карболен, пурген);

- сердечные средства (корвалол, нитроглицерин, валидол);
- обезболивающие средства (пиралал, анальгин, пирамидон, пиркофен, цитрамон, пенталгин);
- успокаивающие средства (настойка валерианы или ландыша, димедрол); а также нашатырный спирт, вазелин, синтомициновую эмульсию, резиновый жгут, ножницы, пинцет.

**Воздействие маломерного флота на природу и людей.** Вредные воздействия маломерного флота можно разделить на прямые и косвенные.

**Прямые воздействия** – это загрязнение воды и берегов

