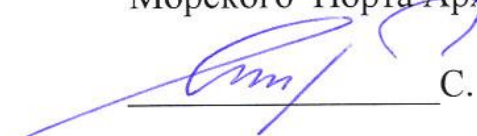


УТВЕРЖДАЮ:

Начальник ФГУ «Администрация
Морского Порта Архангельск


_____ С. С. Ястребцев

«15» *февраля* 2007 года

**ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ПО МОРСКОМУ ПОРТУ АРХАНГЕЛЬСК**

Архангельск

Лист учета корректуры

Номер документа, по которому произведена корректура	Дата, на которую произведена корректура	Подпись исполнителя
Распоряжение капитана порта «О корректуре ОП-2007Г» №04/1-04/67 от 31.05.07.	06.06.2007	1-й зам.к-на порта В.И. Толпейкин.
Приказ и.о. Начальника - Капитана порта о внесении изменений в ОП 2007 №82 от 20.11.2007	20.11.2007	1-й Зам. капитана порта А.С.Великанов.
Приказ и.о. Начальника – капитана порта о внесении изменений в ОП-2007 № 2 от 16.01.2008 года	15.01.2008	1-й зам.капитана порта А.С.Великанов.
Приказ и.о. Капитана порта О внесении изменений в ОП-2007 № 18 от 19 марта 2008 года	19.03.2008	1-й зам. Капитана порта А.С.Великанов.

ОГЛАВЛЕНИЕ

- 1. Общие положения**
- 2. Плавание судов в зоне действия Обязательных постановлений**
 - Правила плавания
 - Расхождение судов на акватории Порта
 - Постановка судов на якорь на фарватере
 - Управление движением судов на акватории Порта
 - Правила плавания под мостами
 - Плавание во льдах
 - Плавание маломерных судов
 - Лоцманское обеспечение
 - Буксировочные операции в Порту
 - 2.8. Буксировка леса в плотках
- 3. Вход судов в Порт и выход их из Порта**
 - Информация о подходе
 - Оформление прихода
 - Оформление выхода
 - Оформление разрешения на право плавания на акватории Порта судов портового флота и речных судов
- 4. Стоянка судов в Порту**
 - Стоянка судов на рейдах
 - Подготовка причала к швартовке судов
 - Швартовка судов к причалам
 - Стоянка судов у причалов
 - Смена мест стоянки
 - Грузовые операции и бункеровка судов в Порту
 - Пассажирские операции в Порту
 - Действия при шторме
 - 4.9. Зимовка судов и отстой судов в период весеннего ледохода
 - 4.10. Предотвращение загрязнения окружающей природной среды
 - 4.11. Пользование средствами радио и проводной связи в Порту
- 5. Безопасность и сохранность сооружений на акваториях и территориях морского Порта Архангельск**
 - О порядке, охране и движении на территориях и акваториях, погрузочно-разгрузочных районах и участках Порта
 - Противопожарный режим в Порту
 - О строительстве, эксплуатации и сохранности гидротехнических сооружений на территориях и акваториях Порта
 - Об аварийно-спасательных работах в Порту

Приложения:

1. Границы акватории морского Порта Архангельск
2. Сведения о каналах и фарватерах Порта
3. Порядок движения судов под железнодорожным мостом
4. Порядок движения судов под автодорожным мостом в протоке Бакарица
5. Порядок движения судов под автодорожным мостом в основном русле реки Северная Двина
6. Навигационные огни и знаки
7. Схема ограждения кабельных зон
8. Ограждение водозаборов и водосливных сооружений
9. Схема ограждения воздушных проводных линий
10. Перечень причалов, доступных для обработки морских судов в Порту Архангельск
11. Таблица расстояний между основными пунктами в Порту Архангельск
12. Ветеринарно-санитарные правила
13. ПРАВИЛА о входе судов на акваторию АО СРЗ «Красная кузница», выходе, производстве швартовных операций, постановки в плавучий док и стоянки судов у причалов СРЗ, ООО «ОПТИМИСТ» (Приложение № 1 к приказу № 2 от 16.01.2008).
14. ПРАВИЛА входа судов на акваторию ООО «Судоремонтного завода Лайский Док», стоянки их у причалов и в сухом доке и выхода их из реки Лая (Приложение №2 к приказу №2 от 16.01.2008).
15. Схема расположения предупредительных огней на транспортной переправе л/з №22 – л/з №23 (Приложение № 3 к приказу № 2 от 16.01.2008).
16. Схемы участков акватории порта Архангельск. Приложения 2,3,4,5.
17. «Положение о предоставлении судоводителям «Сертификатов и Справок» на право самостоятельного плавания на акватории порта Архангельск». Приложение 1,2.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Обязательные постановления по морскому Порту Архангельск (далее – «Обязательные постановления») изданы в соответствии с Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 с изменениями, объявленными Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.09.2002 года № 705, и во исполнение статьи 5 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ, в дополнение к «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских торговых портах Российской Федерации и на подходах к ним», кн. 9055.2, изд. ГУНиО МО, 1994 г., (далее - «Общие правила»), и отражают специфику и особенности работы морского Порта Архангельск (далее Порт).

1.2. Требования «Обязательных постановлений» распространяются на все российские и иностранные суда, находящиеся на акватории Порта, а также на всех юридических и физических лиц независимо от их ведомственной принадлежности и форм собственности, осуществляющих производственную или иную деятельность на акватории и территории Порта.

1.3. Функции государственного контроля за выполнением международных договоров и законодательных актов Российской Федерации по обеспечению безопасности судоходства и порядка на территории и акватории Порта, охране судов и портовых средств, требований «Обязательных постановлений» капитанами судов и их экипажами, юридическими и физическими лицами осуществляет капитан порта.

1.4. Под судами, упомянутыми в ст. 1.2 Обязательных постановлений и далее по тексту понимаются суда, согласно определениям, приведенным в ст. 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

1.5. Под судами портового флота понимаются – российские суда, технический надзор за которыми осуществляет РМРС или РРР и внесенные в Государственный судовой реестр или Судовые книги капитана порта, Архрыбпортнадзора, Северное управление Госморречнадзора, которые постоянно базируются и совершают плавание на акватории Порта, включая суда, периодически выходящие за пределы границ акватории Порта.

1.6. Распоряжения капитана Порта о предоставлении судов, плавучих и береговых технических средств для оказания помощи терпящим бедствие людям и судам, для выполнения аварийно-спасательных работ при стихийных бедствиях, загрязнении акватории нефтесодержащими продуктами, опасными и токсичными веществами и борьбы с пожаром в пределах акватории Порта должны безоговорочно исполняться капитанами судов, юридическими и физическими лицами, упомянутыми в ст. 1.2, в сроки, установленные капитаном Порта.

1.7. Капитаны судов, находящихся на акватории Порта, а также юридические и физические лица, на которых распространяются требования «Обя-

зательных постановлений», в случае обнаружения каких-либо действий, нарушающих требования «Обязательных постановлений», а также обнаружения затонувшего имущества, неизвестного ранее подводного препятствия, терпящего бедствие судна, пожара на судне или береговом объекте вблизи береговой линии, разлива нефтепродуктов, происшествий, связанных с охраной судов и портовых средств и в других подобных случаях обязаны немедленно, любыми средствами связи сообщить об этом в Службу капитана Порты (тел. 65-36-04, 65-56-91) с указанием места и времени обнаружения вышеуказанного.

1.8. Акватория морского Порты Архангельск включает в себя водное пространство устьевой части реки Северная Двина со всеми рукавами и притоками и ограничена прямой линией соединяющей мыс Куйский (Ш=65°06,2' N Д=40°03,3' E) с точкой Ш=64°40,7' N Д=39°35,0' E, далее прямой линией до точки Ш=64°42,5' N Д=39°53,3' E, затем береговой линией северного и западного берегов острова Гремиха до точки с координатами Ш=64°41,0' N Д=39°50,0' E и далее граница акватории проходит по меридиану 39°50,0' E до северного берега острова Ягры (Ш=64°39,8' N Д=39°50,0' E), затем по береговой линии северного и восточного его берегов до точки Ш=64°35,8' N Д=39°51,0' E и далее по северной кромке моста с острова Ягры через остров Большой Чаячий на коренной левый берег реки Северная Двина и по его береговой линии до выхода на левый берег Никольского рукава в районе деревни Рикасиха и далее по его береговой линии до устья реки Лая, а затем по береговой линии её левого берега до параллели 64°32,0' N. Далее граница проходит по ней до правого берега реки Лая и затем по береговой линии её правого берега выходит на левый берег Никольского рукава, затем по его береговой линии до устья реки Цигломинка (Исакогорка), пересекает его по параллели 64°32,0' N и далее по береговой линии восточного и северного берегов острова Заостровье до устья реки Заостровки, а затем по береговой линии северо-восточного и восточного берегов острова Глуховский до протоки Бакарица, а затем вдоль береговой линии левого берега этой протоки до истоков реки Цигломинка (Исакогорка), а далее по правому берегу реки Цигломинка (Исакогорка) до Исакогорской дамбы (меридиан 40°36,5' E), по ней переходит на левый берег реки и по его береговой линии вверх по реке выходит к левому коренному берегу реки Северная Двина, а затем по нему до меридиана 40°50,0' E. По этому меридиану переходит на остров Уемский, затем по береговой линии его западного берега проходит до устья реки Уемлянка, пересекает его и далее по береговой линии правого коренного берега реки Северная Двина, правого берега реки Кузнечиха и правого берега реки Маймакса до устья протоки Подборка и далее по береговой линии западных и северных берегов островов Муравой и Лебедин, береговой линии восточного берега губы Сухое море и восточного берега Двинского залива, пересекая устья рек Мудьюга, Кадь, Куя до мыса Куйский.

1.9. Акватория Порты состоит из двух районов: северного – примыкающего к северной границе акватории Порты, который является районом прибрежного морского плавания, и юго-восточного, занимающего всю юго-

восточную часть дельты реки Северная Двина до меридиана 40°50,0' E, который является устьевым участком с морским режимом судоходства. Линией разграничения этих районов является параллель 65°00,0' N в губе Сухое море, параллель 64°59,0' N между островами Голая Кошка и Мудьюгским, прямая линия, проходящая от мыса Южный на остров Мудьюгский (Ш=64°51,05' N Д=40°17,28' E) до точки на восточном берегу острова Кумбыш (Ш=64°45,35' N Д=39°59,4' E) и прямая линия, проходящая между точками Ш=64°43,2' N Д=39°57,9' E и Ш=64°42,5' N Д=39°53,3' E, а также береговые линии западных и восточных берегов островов Голая Кошка, Мудьюгский и Кумбыш соответственно.

1.10. Внешний рейд Порта находится к северу от Мудьюгского светящего буя осевого №1 в районе якорных мест №801 и ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

1. Ш=65°00,0' N Д=40°00,0' E
2. Ш=65°00,0' N Д=40°06,0' E
3. Ш=64°57,0' N Д=40°06,0' E
4. Ш=64°57,0' N Д=40°00,0' E

Внешний рейд предназначен для якорной стоянки судов, ожидающих разрешения для захода в Порт, прибытия лоцманского судна для приёма или сдачи лоцмана, разгрузки судов, имеющих осадку более объявленной в Порту или по другим причинам, не требующим захода в Порт.

1.11. Акватория Порта является федеральной собственностью и состоит из поверхностных водных объектов предоставленных в пользование Архангельскому филиалу ФГУП «Росморпорт» и юридическим и физическим лицам для судоходства, якорной стоянки судов, размещения причалов, судоподъёмных и судоремонтных сооружений, проведения дноуглубительных и других работ, подъёма затонувших судов, сплава леса в плотам и с применением кошелёй.

1.12. К поверхностным водным объектам, используемым для целей водного транспорта относятся районы, описанные в ст. 1.8, 1.9 и 1.10, основной судовой ход, а также все фарватеры, выходящие к основному судовому ходу из рукавов Корабельного, Никольского, Мурманского, реки Кузнечиха и все протоки дельты реки Северная Двина, внешний и внутренние рейды и подходные каналы, прорытые к рейдам, затонам, лесостоянкам, причальным зонам, разворотным бассейнам. Использование поверхностных водных объектов в качестве путей сообщения осуществляется в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации и Кодексом внутренних водных путей Российской Федерации.

Причальные зоны – это акватории, прилегающие к причалам, шириной 50 м., от кордона причалов (причального фронта), и выступающие по длине на 30 м за их оконечности.

1.12.1. Использование поверхностных водных объектов для целей не связанных с судоходством регламентируется Водным кодексом Российской Федерации.

Внутренние рейды расположены:

1.13. Рейд у мыса Южный – к югу от о. Мудьюгский в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°51'03"N	Д 40°15'48"E
Ш 64°51'03"N	Д 40°16'20"E
Ш 64°50'15"N	Д 40°18'00"E
Ш 64°50'15"N	Д 40°17'32"E

Рейд доступен для судов длиной до 150 метров с осадкой до 9,2 метра. Он предназначен для стоянки судов в ожидании благоприятной гидрометеорологической обстановки для выхода судов в море или получения разрешения для захода в Порт и др.¹

1.14. Чижевский рейд - в устье реки Маймакса в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°45'30"N	Д 40°29'29"E
Ш 64°45'32"N	Д 40°29'45"E
Ш 64°45'09"N	Д 40°30'18"E
Ш 64°44'41"N	Д 40°30'39"E
Ш 64°44'37"N	Д 40°30'09"E

Рейд доступен и предназначен для стоянки судов длиной до 175 м с осадкой до 9,5 метра и для прохождения ими пограничного и таможенного контроля, для пропуска встречных или попутных судов, для ожидания разрешения на проход к месту назначения или ожидания благоприятных гидрометеорологических условий для продолжения движения на акватории Порта.

Стоянка судов на рейде, особенно в его нижней (северной) части, неблагоприятна при сильных северных и северо-западных ветрах,

Для ориентировки и контроля за местом судна рейд оборудован светящими створами Рейдовые (162,1° – 342,1°) и четыремя секущими Якорными створами. Якорные створы №1,2 несветящие, створы № 3,4 светящие. Рейд разбит на 4 якорные стоянки в соответствии с нумерацией Якорных створов. Стоянки могут принимать суда со следующими размерениями:

Якорная стоянка №1 – суда длиной до 100 метров, с осадкой до 7,0 м
Якорная стоянка №2 – суда длиной до 130 метров, с осадкой до 7,5 м
Якорная стоянка №3 – суда длиной до 175 метров, с осадкой до 9,2 м
Якорная стоянка №4 – суда длиной до 160 метров, с осадкой до 7,0 м
При сильных северных и северо-западных ветрах, особенно в нижней (северной) части рейда стоянка становится беспокойной.

¹ Суда длиной более 150 метров могут стать на якорь на этом рейде как можно ближе к его юго-западной границе, но в этом случае их главные двигатели должны быть в постоянной готовности, чтобы в любой момент произвести маневр по уводу кормовой части судна с фарватера для пропуска следующих по нему судов.

Судам, длиной более 130 метров, стоящим на якоре, при смене направления приливо-отливного течения необходимо держать главные двигатели в готовности.

В зимний период при установившемся ледовом покрове на каждой якорной стоянке Чижовского рейда разрешена одновременная стоянка 2-х судов.

1.15. Соломбальский рейд – в Корабельном рукаве напротив лесобиржи ОАО «Соломбальский лесопильно-деревообрабатывающий комбинат » (лесобиржа л/з № 16-17) и состоит из двух участков, разделенных между собой судоходными каналами Амосовского и Удельнинского створов.

1.15.1. Северный участок расположен в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°36'27"N	Д 40°28'56"E
Ш 64°36'25"N	Д 40°29'27"E
Ш 64°36'00"N	Д 40°29'23"E
Ш 64°36'00"N	Д 40°29'15"E

Этот участок доступен для судов длиной до 100 метров и с осадкой до 5,5 метра.

1.15.2. Южный (основной) участок Соломбальского рейда расположен в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°36'12"N	Д 40°29'35"E
Ш 64°36'12"N	Д 40°29'46"E
Ш 64°35'47"N	Д 40°30'06"E
Ш 64°35'27"N	Д 40°30'06"E
Ш 64°35'12"N	Д 40°30'03"E
Ш 64°35'12"N	Д 40°29'54"E
Ш 64°35'45"N	Д 40°29'30"E

Этот участок доступен для судов длиной до 160 метров и с осадкой до 8,0 метров.

Соломбальский рейд предназначен для стоянки судов, ожидающих постановки под грузовые операции, проходящих пограничный и таможенный контроль, остановившихся в ожидании прохода других судов по реке Маймакса, получения снабжения и другим причинам.

При сильных ветрах северо-западной четверти на рейд из Корабельного рукава приходит крупная зыбь и стоянка на якоре становится беспокойной.

1.16. Рейд Маймаксанского лесного Порто (рейд МЛП) - расположен в Корабельном рукаве напротив нижних причалов МЛП в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°37'21"N	Д 40°26'12"E
Ш 64°37'21"N	Д 40°26'42"E
Ш 64°36'54"N	Д 40°27'36"E
Ш 64°36'54"N	Д 40°27'00"E

Рейд доступен для судов длиной до 125 метров и с осадкой до 6,0 метров.

Рейд МЛП предназначен для стоянки судов во время ожидания постановки к причалам МЛП, полной воды для прохода по Корабельному створу и отстоя.²

1.17. Нижне-Городской рейд - западнее Соломбальского створа в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°34'18"N	Д 40°29'48"E
Ш 64°34'18"N	Д 40°30'00"E
Ш 64°33'51"N	Д 40°30'00"E
Ш 64°33'18"N	Д 40°29'38"E
Ш 64°33'18"N	Д 40°29'24"E
Ш 64°34'00"N	Д 40°29'48"E

Рейд доступен для судов длиной до 105 метров и с осадкой до 6,0 метров.

Рейд предназначен для стоянки судов, ожидающих постановки в СРЗ «Красная Кузница», под грузовые операции и для выполнения других мероприятий.

1.18. Городской рейд – в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°31'50"N	Д 40°31'19"E
Ш 64°31'32"N	Д 40°32'50"E
Ш 64°31'18"N	Д 40°32'42"E
Ш 64°31'32"N	Д 40°31'08"E

Рейд доступен для судов длиной до 160 метров с осадкой до 8,0 метров и предназначен для стоянки судов в период прохождения пограничного и таможенного контроля, ожидания прохода под железнодорожным мостом снизу вверх, после прохода под этим мостом сверху вниз - в ожидании оформления грузовых и таможенных документов, оформления отхода в ИГПК, прохождения пограничного контроля др.³

1.19. Краснофлотский рейд *расположен*- севернее о. Краснофлотский в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°31'19"N	Д 40°35'48"E
Ш 64°31'17"N	Д 40°36'36"E
Ш 64°31'06"N	Д 40°37'24"E
Ш 64°30'54"N	Д 40°37'24"E
Ш 64°31'10"N	Д 40°35'48"E

Рейд доступен для судов длиной до 160 метров и с осадкой до 8,0 метров и предназначен для стоянки судов, ожидающих прохода под железнодорожным и автодорожным мостами и постановки под грузовые операции к

² Осадка судов, следующих на рейд МЛП, не должна превышать объявленную осадку на фарватере для Корабельного створа.

³ Осадка судов, следующих на Городской рейд, не должна превышать объявленную осадку на фарватерах по Соломбальскому и Хечеминскому створам.

причалам лесозаводов №№ 2 и 3 и погрузочно-разгрузочного района (ПРР) «Бакарица».

1.20. Нижне-Бакарицкий рейд – расположен в протоке Бакарица восточнее оси Окуловского створа в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

1. Ш 64°30'49" N	Д 40°36'34" E
2. Ш 64°31'02,5" N	Д 40°35'43,5" E
3. Ш 64°30'59,5" N	Д 40°35'31" E
4. Ш 64°30'11" N	Д 40°36'22" E
5. Ш 64°30'03" N	Д 40°36'30" E
6. Ш 64°29'52" N	Д 40°36'42" E
7. Ш 64°29'59" N	Д 40°37'14" E
8. Ш 64°30'08" N	Д 40°36'58" E
9. Ш 64°30'14" N	Д 40°36'44" E
10. Ш 64°30'35" N	Д 40°36'16" E

Точки № 6 и № 7 находятся на нижней границе охранной зоны автодорожного моста; западная граница рейда проходит между точками № 3 и № 6 по линии, находящейся в 130 метрах от оси Окуловского створа.

Рейд разделен охранной зоной подводного перехода трубопровода, расположенной между линиями, соединяющими точки № 4 и 9, № 5 и 8, на две части.

Нижняя - севернее параллели 64°30'11"N, часть рейда предназначена для стоянки судов смешанного (река-море) плавания, ожидающих постановки под грузовые операции в одном из районов Порта.

Верхняя часть рейда, южнее параллели 64°30'03"N, предназначена для стоянки речных судов, прибывающих в адрес Порта, где они могут ошвартоваться к установленным здесь причальным буям или стать на якорь.

Участок акватории, восточнее меридиана 40°36'12"E до двухметровой изобаты, может быть использован для постановки судов-снабжения ОАО «Архречпорт».

1.21. Верхне-Бакарицкий рейд - расположен в протоке Бакарица севернее оси Нижнетурдеевского створа в пределах акватории, ограниченной следующими линиями:

От береговой линии о. Краснофлотский по верхней границе охранной зоны автодорожного моста до точки с координатами Ш 64°29'26"N Д 40°37'36"E, далее по линии параллельной оси Нижнетурдеевского створа и в 130 метрах от нее до точки с координатами Ш 64°29'01"N Д 40°39'24"E, и из последней - по линии перпендикулярной оси указанного створа до метровой изобаты у о. Краснофлотский, далее по этой изобате замыкается на линию верхней границы охранной зоны моста.

Рейд предназначен для судов различных судовладельцев, для стоянки плотов с круглым лесом и погрузки его с воды на суда.

1.22. Зеленецкий рейд – расположен в Никольском рукаве, южнее оси Кегостровского створа на акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш= 64°31'39"N Д= 40°24'12" E

Ш= 64°31'42"N Д= 40°25'20" E

Ш= 64°31'33"N Д= 40°25'23" E

Ш= 64°31'34"N Д= 40°24'12" E

Рейд доступен для судов длиной до 120 метров, и с осадкой до 4,5 метра.

1.23. Кроме указанных выше рейдов суда могут стать на якорь для кратковременной стоянки в целях ожидания полной воды, готовности причала, для пропуска встречных или попутных судов, до улучшения видимости и т.п. случаях в стороне от судоходных фарватеров в следующих местах:

1.23.1. Западнее точки перехода со створа Мудьюгских башен на створ Васильевский в точке с координатами Ш= 64°52'48"N Д=40°13'00"E.

1.23.2 Западнее оси створа Устьяновский на участке от буя № 11 до светящего знака Лебединский.

1.23.3 С правой и левой стороны от оси Баканского створа на всем его протяжении.

1.23.4 В разворотном бассейне в районе причалов нефтебазы ОАО НК «Роснефть-Архангельскнефтепродукт».

1.23.5 Севернее оси Нижнетурдеевского створа на линии, параллельной фарватеру протяженностью 3 кбт. вверх и 3 кбт. вниз по течению реки от точки с координатами: Ш 64°28'54"N Д 40°40'12"E.

1.23.6 Восточнее о. Краснофлотский в основном русле реки Северная Двина на линии, параллельной фарватеру протяженностью 3 кбт. вверх и 3 кбт. вниз по течению реки от точки с координатами: Ш 64°29'42"N Д 40°40'00"E.

1.23.7 Севернее оси Турдеевского створа на линии, параллельной фарватеру протяженностью 3 кбт. вверх и 3 кбт. вниз по течению реки от точки с координатами: Ш 64°28'34"N Д 40°42'24"E.

1.23.8 Южнее оси Кегостровского створа на линии, параллельной фарватеру протяженностью 2 кбт. вверх и 2 кбт. вниз по течению реки от точки с координатами: Ш 64°31'38"N Д 40°24'30"E.

1.23.9 К северо-востоку от переднего знака Лайского створа на линии, параллельной фарватеру протяженностью 3 кбт. вверх и 3 кбт. вниз по течению реки от точки с координатами: Ш 64°32'54"N Д 40°14'24"E.

Вблизи судоходных путей на акватории Порта расположены водозаборы:

1.24. Водозабор вблизи верхнего конца причала лесобиржи л/з № 16-17, (Ш 64°35'29,5"N Д 40°30'16"E), огражденный одним буюм желтого цвета.

1.25. Городской водозабор расположен в пределах акватории, ограниченной линией соединяющей точки с координатами: Ш=64°31'21"N Д= 40°35'10"E, Ш=64°31'20"N Д=40° 35'39"E, с запада и востока меридианам этих точек, с севера береговой линией между ними.

Водозабор огражден тремя светящими буями желтого цвета.

1.26. Водозабор, расположенный в 4 кбт. к юго-востоку от переднего знака створа Жаровиха подходной, огражденный одной вехой желтого цвета.

1.26.1. Водозабор, расположенный выше причала Лесозавода № 3, огражден одним бумом желтого цвета

В пределах акватории Порта находится один девиационный полигон:

1.27. Девиационный полигон расположен ниже Городского рейда в пределах акватории, ограниченной линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш 64°31'28"N	Д 40°30'36"E
Ш 64°32'04"N	Д 40°30'12"E
Ш 64°32'08"N	Д 40°30'34"E
Ш 64°31'48"N	Д 40°31'18"E
Ш 64°31'28"N	Д 40°31'10"E

1.28. При применении и выполнении требований «Обязательных постановлений» судоводителями, юридическими и физическими лицами, осуществляющими свою деятельность на акватории Порта, рекомендуется использовать следующие пособия: «Руководство для плавания морских судов в нижнем течении реки Северная Двина (адм. № 4105); «Карта реки Северная Двина», листы 42-47; навигационные карты №№ 12007, 14006, 16001, 16002, 16004, 16005, 16006, 16007, 16008, 16009, .

1.29. Вход судов в Порт и выход их из Порта осуществляется круглосуточно, за исключением случаев, когда движение судов на акватории Порта или на одном из ее участков по каким-либо причинам запрещено соответствующим Распоряжением **капитана порта**, о чем делается специальное оповещение.

1.30. Порт принимает суда шириной до 30 метров и длиной согласно таблице:

№ № п/п	Наименование погрузо-разгрузочного района (участка)	Наибольшая длина суд- на
1.	До причалов ПРР «Экономия»	175 метров
2.	До причалов ОАО «НК «Роснефть-Архангельскнефтепродукт»	165 метров
3.	ОАО «Лесозавод № 3»	160 метров
4.	До причалов ПРР «Бакарица» в летнюю навигацию в зимнюю навигацию при установившемся ледовом русле	135 метров 165 метров
5.	ОМРВ	165 метров
6.	По каналам Никольского рукава	100 метров
7.	До причалов ОАО «Лесозавод-2»	100 метров
8.	До причалов ПРУ «Жаровиха»	120 метров
9.	До причалов ОАО «Архангельский ЦБК»	130 метров

Размерения судов, указанные выше, приняты, как проектные для соответствующих каналов. Все изменения, связанные с габаритами принимаемых судов, опубликовываются в Распоряжениях **капитана порта** и при необходимости корректируются в последующих Распоряжениях.

Вход в Порт и выход из Порта судов с размерениями, превышающими приведенные в таблице, возможен только с письменного разрешения Капитана порта.

1.31. Допустимые осадки судов на каналах, фарватерах и у причалов на акватории Порта объявляются ежегодно распоряжением капитана порта. Информация, содержащаяся в данном распоряжении, постоянно поддерживается на уровне современности текущими распоряжениями, поэтому сведения об изменениях объявленной осадки на момент времени по маршруту следования, ширины судоходной части канала или фарватера, капитаны судов должны уточнить у ПРДС(Радио 5) или у лоцмана.⁴

1.32. Перед постановкой судна под погрузку в любом грузовом районе (причалу) в пределах акватории Порта, капитан судна должен в каждом конкретном случае получить в Службе **капитана порта** сведения о наибольшей осадке, на которую можно грузить судно у назначенного для него причала.

1.33. Прежде, чем следовать в гавань или к наружному причалу того или иного судоремонтного завода, капитан судна должен заблаговременно согласовать с администрацией завода какую наибольшую осадку может иметь судно.

1.34. Ответственность за убытки, связанные с аварийным случаем судна, или его простоем, произошедшим из-за неверно указанной капитаном судна осадки, или погрузки судна на осадку, превышающую, объявленную в Распоряжении **капитана порта**, или сообщенную Службой **капитана порта**, возлагается на капитана судна (судовладельца).

1.35. Все суда, находящиеся на акватории Порта, должны нести свои национальные флаги:

1.35.1. В период движения независимо от времени суток флаг несется на кормовом флагштоке или на гафеле кормовой мачты.

1.35.2. В период стоянки у причала или на рейде флаг несется на кормовом флагштоке с 08.00 до захода солнца.

В период с 20 апреля по 20 августа с 08.00 до 20.00.

1.35.3. Иностранные суда в течение всего времени нахождения в Порту должны держать на стеньге фок-мачты или другом наиболее видном месте государственный флаг Российской Федерации.

1.36. Незнание требований «Обязательных постановлений» не освобождает от ответственности за их нарушение.

⁴ 1. Суда, следующие по основному судовому ходу выше устья протоки Соломбалка, должны иметь высоту рангоута не более 40 м от действующей ватерлинии.

2. На допустимые величины осадки и высоты рангоута судов оказывают существенное влияние такие факторы, как величина стока реки Северная Двина, ветровой нагон или сгон воды и т.п. природные явления, о которых Служба капитана Порта оповещает капитанов судов особым порядком.

Юридические и физические лица, допустившие какие-либо действия или бездействие вопреки требованиям «Обязательных постановлений», могут быть привлечены к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. ПЛАВАНИЕ СУДОВ В ЗОНЕ ДЕЙСТВИЯ «ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ»

2.1 ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ

2.1.1. На акватории Порта действуют «Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 года (МППСС-72), однако, учитывая, что акватория Порта охватывает устьевой участок реки Северная Двина, в отдельных местах Обязательных постановлений вводятся дополнительные правила и требования направленные на обеспечение безопасности судоходства.

Разграничительной линией между зонами действия МППСС-72 и Правилами плавания по внутренним водным путям Российской Федерации является верхняя по течению реки граница акватории Порта (меридиан 40° 50,0'E).

2.1.2. Доступный для плавания морских судов фарватер, идущий как по искусственным каналам, так и по естественным глубинам, от буя «Мудьюгский №1» по створам Мудьюгских башен, Васильевским, Устьяновским, Баканским, Лапоминским, Переходным, Чижевским, Экономским, Реушинским, по створам реки Маймакса и с выходом из него по Амосовским и Удельнинским, по бесстворному участку вдоль набережной им. Георгия Седова (направление 176°-356°), затем по Соломбальским и Хечеминским створам, где от буя «Основной фарватер слева» по направлению 105,7° (285,7°) фарватер идет через девиационный полигон и Городской рейд, между опорами № 3 - № 4 железнодорожного моста, опорами №3-№4 автодорожного моста и далее по створам Окуловским, Турдеевским, Уймским и Белой Горы до южной границы акватории Порта – является основным судовым ходом на акватории Порта (основной фарватер). Основной судовой ход предназначен, преимущественно, для морских судов, на нем выставлено плавучее навигационное оборудование по системе МАМС регион А.

2.1.3. Все другие фарватеры, выходящие к основному судовому ходу из реки Кузнечиха, рукавов Корабельного, Никольского, Мурманского и всех протоков дельты реки Северная Двина являются дополнительными по отношению к основному судовому ходу.

2.1.4. Все речные судовые хода, выходящие из протоков дельты реки Северная Двина и ее притоков на фарватеры в рукавах Корабельном, Мурманском, Никольском и реке Кузнечиха являются дополнительными по отношению к последним.

2.1.5. Подходные каналы – это искусственные каналы ведущие от фарватеров к причальным зонам:

- причала ОАО «Архангельского ЦБК»;
- причала ПРР «Жаровиха» ОАО «Архречпорт»;
- причала ОАО «Лесозавод № 2»;
- причала ЗАО «Лесозавод №25» Цигломенский участок;
- причала ООО «Профит» Хабарка.

2.1.6. Описание фарватеров с их характеристиками приведены в Приложении №2. Текущие изменения характеристик (объявленные осадки, ширина фарватера и др.) объявляются распоряжением капитана Порта, дублируются в местных предупреждениях передаваемых СУДС и включаются в Приложение №2, как временная корректура.

2.1.7. Для речных судов и судов портового флота длиной менее 50 метров, допускаются следующие отступления от требований МППСС-72:

2.1.7.1. Иметь бортовые огни впереди топового.

2.1.7.2. В случаях, когда судно должно нести два или три огня, расположенных на одной вертикальной линии, расстояние между этими огнями может быть менее 2 метров, но не менее 1 метра.

2.1.7.3. В случаях, когда судно должно нести дневные знаки (шар, ромб, конус, цилиндр) то эти знаки могут быть меньших размеров, чем это установлено п. 6, Приложения 1, МППСС-72, но эти размеры не могут быть менее, чем 0,2 метра, вертикальное расстояние между знаками должно быть не менее 2,5 высот этих знаков.

2.1.7.4. Пассажирским водоизмещающим судам, работающим в пригородном сообщении и на переправах разрешается нести круговой проблесковый огонь желтого цвета, видимый на расстоянии не менее 1 мили.

Этот огонь должен быть установлен над топовым огнем на высоте не менее 1 метра.

2.1.8. Речные суда длиной более 50 метров, но менее 100 метров могут не нести второй топовый огонь.

2.1.9. Транспортные суда (кроме судов, стесненных своей осадкой) и суда, занятые буксировочной операцией (кроме судов, занятых буксировкой плотов), для прохода которых может быть установлено одностороннее движение, должны нести огни и знаки, предписанные правилом 27(b) МППСС-72.

2.1.10. Суда, имеющие на борту опасные грузы 1, 2, 3, 4 классов Международного морского кодекса опасных грузов (Кодекс ММОГ), а также танкера и газовозы с недегазированными танками, при движении и стоянке на акватории Порта, обязаны выставлять на наиболее видном месте: днем флаг «В» (Браво) Международного свода сигналов (МСС), ночью – один круговой красный огонь, видимый на расстоянии не менее 2 миль.

2.1.11. Судно, занятое буксировкой плота или головной буксировщик, если их несколько, и один из вспомогательных буксировщиков в хвосте плота, в дополнение к огням, предписанным Правилom 24(a) МППСС-72, должны нести два синих круговых огня, с дальностью видимости не менее 1 мили, которые выставляются на ноках рея левого и правого бортов мачты, где выставлены топовые огни.

Расстояние между этими синими огнями должно быть не менее 1,5 метра.

Какой из вспомогательных буксиров должен нести дополнительные огни, устанавливает капитан головного буксировщика.

2.1.12. Буксирные суда, маневрирующие вблизи фарватеров с ширмами для улавливания аварийной древесины на буксире, в дополнение к огням и знакам, предписанными Правилom 24(а) МППСС-72, и ст. 2.1.11 «Обязательных постановлений», должны нести: ночью один круговой красный огонь, видимый на расстоянии не менее 1 мили, выставленный в направлении выпущенной ширмы; днем красный флаг, выставленный на месте красного огня.

Указанный выше красный огонь должен быть выставлен ниже нижнего топового и выше бортовых огней, предписанных Правилom 24 (а) МППСС-72, не менее чем в 2 метрах и не далее полуширины судна от его диаметральной плоскости.

Если судно с ширмой стоит на якоре, то указанный выше огонь должен быть расположен ниже белого (якорного) огня, предписанного Правилom 30(b) МППСС-72.

2.1.13. При выборе скорости движения на акватории Порта капитаны морских судов должны руководствоваться рекомендациями лоцмана и указаниями ПРДС, но при всех благоприятных условиях⁵ плавания на участках, как указано ниже, скорость морских судов не должна превышать:

2.1.13.1. От светящего буя ««Мудьюгский №1»» до светящего знака Лысуновский 12 узлов

.2. От светящего знака Лысуновский до параллели мыса Удельнинский (64°36,5'N) 7 узлов

.3. От параллели переднего створного знака створа Удельнинский (64°36,5'N) до Городского рейда и на всей акватории выше автодорожного моста 8 узлов

.4. В реке Кузнечиха до разворотного бассейна ОАО «НК «Роснефть-Архангельскнефтепродукт» 6 узлов

.5. В Никольском рукаве от *Верхнекегостровского створа* до устья р. Лая 7 узлов

2.1.14. Скорость движения спасательных, пожарных и судов МЧС, следующих по тревоге, не ограничивается, но они должны следовать с такой скоростью, чтобы образуемой при движении волной не причинить ущерб стоящим у причалов судам, лесостоянкам, дебаркадерам и т.п.

2.1.15. Скорость судов портового флота, речных пассажирских и грузовых судов, служебно-разъездных катеров и прочих речных водоизмещающих судов не должны превышать:

2.1.15.1. В реке Маймакса и на внутренних рейдах Порта 10 узлов (18 км/час)

.2. На всей остальной акватории Порта 16 узлов (30 км/час)

⁵ Под благоприятными условиями плавания на участке понимается комплекс перечисленных ниже условий: видимость более 5 миль, скорость ветра менее 5 м/с, скорость течения менее 1 узла, лед в стадии появления первичных форм, отсутствие встречных судов, отсутствие производства каких-либо специальных работ вблизи судоходных путей и т.п.

2.1.16. Скоростные суда (суда, с динамическими принципами поддержания), способные развивать скорость до 20 узлов (37 км/час) и более, могут следовать со скоростью, какую их судоводители, сообразуясь с навигационной обстановкой, сочтут наиболее безопасной. Однако, при видимости менее 1 мили (1,8 км) в светлое время суток и в темное время суток, при любой видимости, эти суда должны совершать плавание в водоизмещающем состоянии со скоростью, не превышающей указанную в ст. 2.1.15.

2.1.17. Независимо от установленных в статьях 2.1.13-2.1.16 предельных скоростей, все суда обязаны заблаговременно уменьшить ход и следовать с осторожностью в случаях:

2.1.17.1. Расхождения с встречными судами и буксирными составами.

2.1.17.2. Прохода вблизи причальных зон, на внутренних рейдах Порта (если на них стоят на якорю суда), вблизи лесостоянок и других плавучих гидротехнических сооружений.

2.1.17.3. Прохода вблизи судов, занятых дноуглубительными работами и мест производства гидротехнических, водолазных и других специальных работ на воде и на побережье, вблизи уреза воды.

2.1.17.4. Прохода вблизи судов, плавдоков, дебаркадеров, плавпристаней и т.п. плавсредств, стоящих на швартовых, на якорю или несущих сигнал «RY» (Роумио Янки) Международного свода сигналов.

2.1.17.5. Прохода вдоль пляжей и поверхностных водных объектов, отведенных для массового отдыха людей и *проведения спортивных мероприятий*.

2.1.17.6. При подходе к каналу, на котором глубины являются предельными для данного судна, и при следовании по этому каналу.

2.1.17.7. Во всех других случаях, рекомендуемых хорошей морской практикой.

2.1.18. При плавании на акватории Порта запрещается:

2.1.18.1. Движение всех судов по створу маяков Мудьюгских створных башен при скорости ветра северо-западной четверти более 14 м/сек, а также судов длиной более 130 м в балласте, *танкеров длиной более 80 метров* и буксировка судов длиной более 100 м на всей акватории Порта при скорости ветра всех направлений более 14 м/с.

2.1.18.2. Движение морских судов на всей акватории Порта, кроме участка и судов, указанных в ст. 2.1.18.1, при скорости ветра более 17 м/с.

2.1.18.3. Движение судов портового и речного флотов, маломерных и спортивных судов на всей акватории Порта, кроме участков, указанных ниже, при силе ветра и высоте волны более, чем это установлено органом, осуществляющим технический надзор за этими судами.

В реках Кузнечиха и Маймакса (выше буя Экономский) и в протоках дельты реки Северная Двина движение этих судов допускается при скорости ветра не более 17 м/с.

2.1.18.4. Движение всех судов, при видимости менее 5 кбт, кроме судов, находящихся под радиолокационной проводкой.

В зимнюю навигацию, с разрешения Штаба ледокольных операций, допускается движение судов при видимости менее 5 кбт в установившемся ледовом канале.

2.1.18.5. Использовать авторулевые в режимах «автомат» и «следящий» на всей акватории Порта.

2.1.18.6. Всем судам пересекать фарватер и переходить от одного берега к другому ближе, чем в 100 м от изгиба реки или от места изменения направления фарватера.

2.1.18.7. Всем судам производить какие-либо маневры, которые могут создать помеху движению встречных или попутных судов.

2.1.18.8. Спуск судов по течению посредством дрейфа.

2.1.18.9. Иметь выступающие за пределы наружного борта детали судовых устройств (грузовые краны и стрелы, парадные трапы, шлюпбалки и т.п.) и любые другие предметы, кроме частей крупногабаритных грузов, перевозимых судном на палубе, *на перевозку которого в каждом конкретном случае, должно быть получено разрешение Капитана порта.*

2.1.18.10. Всем судам подходить к иностранным и российским судам заграничного плавания, стоящим у причалов или на рейдах, без особого на то разрешения пограничной и таможенной служб.

2.1.18.11. Всем судам, кроме обслуживающих плавучие средства навигационного оборудования (СНО), подходить и швартоваться к буям, баканам и вехам, а также использовать их как знаки, определяющие этапы гонок при проведении спортивных мероприятий.

2.1.18.12. Всем судам, кроме дежурных судов ГИМС и МЧС, заходить за плавучее ограждение мест, отведенных для купания и массового отдыха людей, а также на акваторию, отведенную для тренировок гребных судов длиной менее 7 метров.

2.1.19. Все морские суда на акватории Порта должны совершать плавание только под командованием капитана или его старшего помощника, независимо от наличия на борту лоцмана.

2.1.20. Речные суда:

-регулярно заходящие в Порт Архангельск с верховьев реки Северная Двина, могут совершать плавание на акватории Порта под управлением капитана, старшего помощника, (или под управлением дублера капитана, сменного помощника капитана, и т. п., в зависимости от наименования должности в штатном расписании, равноценной старшему помощнику) и 2 помощника капитана, если он имеет справку, упомянутую в *«Приложении №17»*;

-заходящие впервые, а также осуществляющие разовый заход в Порт – только под управлением капитана.

2.1.21. Суда портового флота должны совершать плавание на акватории Порта только под управлением капитана или его сменного помощника.

2.1.22. Плавание всех судов, упомянутых в статьях 2.1.19, 2.1.20 и 2.1.21 разрешается только при одновременном выполнении следующих условий: судном и его механизмами должны управлять лица, имеющие соответствующие дипломы, а судоводители судов портового и речного флотов

валовой вместимости 500 и более, имеющие дополнительно к диплому Сертификат об освобождении от лоцманской проводки (СОЛП), а при валовой вместимости менее 500 - справку, выданную в соответствии «Приложением № 17» «Обязательных постановлений».

2.1.23. Во время движения на акватории Порта все морские суда, в том числе и буксируемые, обязаны иметь якоря готовыми к отдаче. На отдаче якоря должен находиться член команды судна, готовый в любое время, по команде с мостика, отдать якорь.

2.1.24. Суда, или буксируемые объекты, которые из-за своих габаритов или осадки не могут постоянно придерживаться правой стороны фарватера, как это предписано правилом 9(а) МППСС-72, могут следовать в пределах всей ширины фарватера. Такие суда должны нести сигналы, предписанные Правилем 28 МППСС-72.

2.1.25. На основном судовом ходу и на фарватерах рукавов Мурманский, Никольский и реки Кузнечиха, за исключением частей этих фарватеров, находящихся в пределах рейдов или примыкающих к ним, **капитаном порта** может быть установлено одностороннее движение для прохода судов:

- имеющих предельную осадку для данного фарватера или длину более 150 метров;
- для самоходных судов и буксируемых составов длиной более 50 метров, с опасными грузами на борту;
- для танкеров и газовозов, с недегазированными танками;
- для буксируемых составов (с любыми объектами, в том числе и лесом в плотках) общая длина которых более 125 метров, или ширина более 30 метров.

2.1.26. Суда с осадкой 3,5 метра и менее должны следовать за правой по ходу границей фарватера настолько, насколько это практически возможно и безопасно для судна.

В случаях, когда из-за стесненной навигационной обстановки (например, при прохождении мимо лесостоянки) возникает необходимость следовать в пределах фарватера, то эти суда должны войти в него под возможно меньшим углом и своими действиями не мешать движению судов, следующих по фарватеру.

2.1.27. Все суда, выполняя маневр по пересечению фарватера или рейда, должны действовать с особой осмотрительностью, не мешать движению судов, следующих по фарватеру или вблизи его, не пересекать курс по носу идущих по фарватерам и рейдам судов и не приближаться к ним на опасное расстояние. Производить маневр по пересечению фарватера необходимо под прямым углом или под углом, насколько это возможно, близким к прямому.

2.1.28. При плавании на акватории Порта судоводители обязаны соблюдать особую осторожность и осмотрительность в районах расположения пассажирских пристаней пригородного сообщения и паромных переправ, лесостоянок, при прохождении мимо судов, стоящих или маневрирующих у причалов или на рейдах и в т.п. случаях.

2.1.29. При движении двух или нескольких судов по фарватеру в одном направлении, судно, идущее позади другого, если оно не намеревается производить обгон, должно выдерживать дистанцию, исключая возникновение опасности столкновения с впереди идущим судном при его внезапной остановке или замедлении хода.

2.1.30. Маневр по развороту судна на обратный курс разрешается производить только в местах, где имеется достаточно пространства для выполнения этого маневра, с учетом размеров и маневренных элементов судна.

Судно, предполагающее произвести маневр по развороту на обратный курс, обязано заблаговременно подать сигнал - четыре коротких звука, которые могут сопровождаться световыми сигналами. В период маневрирования, при развороте на обратный курс для указания стороны поворота судно должно подавать сигналы, предписанные Правилom 34(a,b) МППСС-72.

2.1.31. Судам длиной более 125 метров и/или имеющим осадку более 7,5 метров разрешается производить разворот на обратный курс только на рейдах или в местах, указанных в ст. 1.23.1-1.23.9.

2.1.32. В период паводка и при скорости ветра более 11 м/с суда валовой вместимостью более 3000 при развороте на обратный курс должны использовать буксиры.

2.1.33. Суда, при выходе из гаваней, ковшей, из-за корпусов, стоящих на рейде судов, и т.п. случаях, обязаны следовать с минимальной скоростью и подать один продолжительный звуковой сигнал.

2.1.34. Вход в причальную зону запрещен, если в ней находится судно, производящее швартовую операцию. Судно, отошедшее от причала, при выходе из причальной зоны должно следовать с осторожностью и не мешать движению идущим мимо судам.

2.1.35. Суда, занятые подводно-техническими, дноуглубительными и специальными работами в пределах фарватеров, при видимости менее 0,5 мили и при силе ветра свыше 7 баллов должны прекратить всякие работы и уйти (сместиться) в сторону от фарватера настолько, насколько позволяет их осадка для безопасной стоянки.

2.1.36. Суда валовой вместимостью 500 и более, выходящие в море на ходовые испытания, равно как и при первом плавании внутри Порта после ремонта главных двигателей и/или рулевого устройства, должны использовать для сопровождения *по всему Главному судовому ходу* буксирные суда, количество и мощность *и способ применения* которых согласовываются с **капитаном порта**.

2.1.1. РАСХОЖДЕНИЕ СУДОВ НА АКВАТОРИИ ПОРТА

2.1.1.1. Суда, следующие по фарватеру навстречу друг другу, должны расходиться левыми бортами. Однако, когда одно из судов по какой-либо причине не может выйти на правую сторону фарватера (т. е. судно, соответ-

ствующее признакам статьи 2.1.24: судно, занятое буксировкой леса в плотях; судно занятое дноуглубительными работами на ходу, работающее на левой, по своему ходу, бровке канала и т.п.), суда могут разойтись правыми бортами, заблаговременно оговорив этот вариант расхождения по УКВ или обменявшись звуковыми сигналами.

2.1.1.2. В случае расхождения судов на фарватере, суда, следующие против течения уступают дорогу судам, следующим по течению. В период смены направления приливо-отливного течения преимуществом пользуются суда, идущие вниз по реке.

2.1.1.3. Обгон судов, следующих по фарватеру, производится в соответствии с требованиями Правила 9 (е) (i) (ii) МППСС-72 и дополнительно выполняются следующие действия:

2.1.1.3.1. Обгоняемое судно, до того, как дать ответный сигнал согласия на обгон обгоняющему судну, обязано убедиться в том, что впереди на пути движения судов достаточно свободного пространства для выполнения этого маневра и определить по какому борту обгон наиболее безопасен.

2.1.1.3.2. Дав соответствующий сигнал согласия на обгон, обгоняемое судно должно уменьшить ход настолько, насколько это возможно, чтобы судно не потеряло управляемость, и уйти от оси фарватера настолько, насколько позволяет его осадка с тем, чтобы предоставить обгоняющему судну свободный проход.

2.1.1.3.3. Если впереди идущее судно, давшее согласие на обгон, внезапно обнаружит обстоятельства, препятствующие его безопасному выполнению, оно должно дать судовым свистком сигнал: один продолжительный, один короткий звук (– •). В этом случае обгоняющее судно должно продублировать указанный звуковой сигнал и прекратить обгон.

2.1.1.3.4. Если позади идущее судно, получившее согласие на обгон от впереди идущего судна, по каким-либо причинам решило от него отказаться, то оно обязано подать звуковой сигнал: один продолжительный, один короткий звук (– •).

В этом случае, впереди идущее судно, должно подать сигнал: один продолжительный, один короткий звук и после подачи сигнала получает свободу дальнейших действий в отношении своего курса и скорости.

2.1.1.3.5. Обгон считается окончанным тогда, когда обгоняющее судно и судно, оставшееся позади, не опасаясь столкновения, смогут свободно располагать свои курсы на фарватере и следовать допустимой на нем скоростью.

2.1.1.4. *Морским судам и судам смешанного «река-море плавания» длиной 80 метров и более и/или с осадкой 7,5 и более метров, запрещается производить обгон на всей акватории Порта, кроме случаев потери хода впереди идущим судном и специальным на то разрешением СУДС и/или ПРДС.*

2.1.1.5. Суда, выходящие на основной судовой ход из дополнительных фарватеров, с рейдов и плесов, должны уступать дорогу судам, следующим по основному судовому ходу.

2.1.1.6. Суда, выходящие из протоков дельты реки Северная Двина на судоходные пути в рукавах Корабельном, Мурманском и Никольском и в ре-

ке Кузнечиха, должны уступать дорогу судам, следующим по фарватерам этих рукавов и реки.

2.1.1.7. Суда перед выходом на основной судовой ход для предупреждения столкновения должны заблаговременно уменьшить ход и следовать с осторожностью.

2.1.1.8. Запрещается расхождение и обгон всех судов:

- если впереди расходятся или совершают обгон другие суда,
- в крутых изгибах реки,
- вблизи точек перехода со створа на створ,
- на подходных каналах к погрузо-разгрузочным участкам,
- между опорами № 3 и 4 железнодорожного и автодорожного мостов,
- в судоходных пролетах мостовых переходов через реку Кузнечиха,
- в районе работы дноуглубительных снарядов, стоящих на авантовых и папильонажных якорях;
- в местах, стесненных лесостоянками или другими плавучими объектами.

2.1.1.9. При одновременном подходе двух судов с противоположных направлений к крутому изгибу реки или к точке перехода со створа на створ, когда суда находятся на виду друг у друга, то при расхождении, независимо от направления их движения относительно течения, право первоочередного прохода указанных мест имеют суда:

- стесненные своей осадкой;
- ограниченные в возможности маневрировать;
- занятые буксировкой плота размером 30х125 метров и более;
- занятые буксировкой объекта, когда общая длина каравана более 150 метров.

Во всех остальных случаях, равно как и при встрече друг с другом судов, упомянутых в первом абзаце данной статьи, преимущество имеют суда, следующие с попутным приливо-отливным течением.

2.1.1.10. Суда, не имеющие права первоочередного прохода местах крутых изгибов реки или мест изменения направлений фарватеров обязаны считать свой маневр так, чтобы не доходя не менее 0,3 мили (550 м) до точки начала поворота пропустить суда, имеющие на это право.

2.1.1.11. Расхождение с судами, занятыми дноуглубительными работами, стоящими на авантовых и папильонажных якорях на канале или фарватере, а также в других местах на пути следования судов, должно производиться в полном соответствии с Приложением 1 к Общим правилам.

2.1.1.12. Расхождение с судами занятыми специальными работами (постановка, съемка или обслуживание плавучего СНО, прокладка кабеля или трубопровода, подводно-технические работы и т.п.), производится в следующем порядке:

2.1.1.12.1. При подходе к судам, занятыми специальными работами, суда должны заблаговременно уменьшить скорость так, чтобы на расстоянии

0,5 мили (1 км), до места расхождения, иметь наименьшую скорость, при которой судно сохраняет управляемость, и подать один продолжительный звуковой сигнал.

2.1.1.12.2. По этому сигналу суда, занятые специальными работами, должны прекратить их, уйти в сторону от пути подошедшего судна настолько, насколько это возможно по роду выполняемых работ, и убрать огни или знаки, предписанные Правилom 27 (b) МППСС-72, что указывает на то, что проход судну разрешен.

2.1.1.12.3. Суда, намеревающиеся пройти мимо судна, занятого специальными работами, могут с осторожностью следовать мимо этого судна только после того, как указанные выше огни или знаки будут убраны.

2.1.1.12.4. В тех случаях, когда судно, по характеру выполняемых работ, не может изменить своего положения, то оно должно дополнительно к огням или знакам выставлять с указанной стороны огни или знаки, предписанные правилом 27 (d)(ii) МППСС-72.

В этом случае судно, намеревающееся пройти мимо судна, несущего указанные выше сигналы, должно сбавить ход и проходить мимо него с осторожностью с указанной стороны.

2.1.1.12.5. Судно, занятое промером глубин на фарватере или в причальной зоне, не должно мешать движению судов, которые могут следовать только по этому фарватеру, и судов, подходящих или отходящих к (от) причалу (а) соответственно.

2.1.1.13. Перед выполнением маневров по расхождению или обгону судов их судоводители, помимо звуковых сигналов, предписанных МППСС-72 и «Обязательными постановлениями», могут использовать УКВ для обмена информацией, относящейся к выполнению того или иного маневра.

2.1.1.14. В случае столкновения судов капитан (вахтенный судоводитель) каждого из судов обязан остановить свое судно, запросить нуждается ли в помощи другое судно и при необходимости оказать ее как этому судну, так и его экипажу и пассажирам; суда должны обмениваться данными о своем судне (название, Порт приписки, номер ИМО, судовладелец и его юридический адрес, морской агент судна).

О случившемся должны быть немедленно извещены ПРДС (Радио-5) и МСПЦ (Радио-1) на 14 и 16 каналах УКВ соответственно.

2.1.2. ПОСТАНОВКА СУДОВ НА ЯКОРЬ НА ФАРВАТЕРЕ

2.1.2.1 Постановка судов на якорь в пределах фарватеров запрещается за исключением случаев, когда:

- из-за ухудшения видимости судно не может продолжать движение;
- судно вынуждено экстренно остановить движение для предупреждения столкновения с другим судном или плотом;
- из-за выхода из строя береговых или плавучих СНО потеряна ориентировка;

- судно вынуждено остановиться из-за технических неисправностей, препятствующих дальнейшему движению;
- проход перекрыт другими судами, плотами или какими-либо другими плавучими объектами;
- получено указание ПРДС (Радио-5) остановить движение.

2.1.2.2. В случаях вынужденной постановки на якорь в пределах фарватера или вблизи него, капитан судна обязан немедленно сообщить об этом ПРДС (Радио-5), с указанием точного места отдачи якоря и причин постановки.

2.1.2.3. При первой же возможности продолжать плавание, капитан судна, вставшего на якорь на фарватере, обязан запросить разрешение на продолжение движения у ПРДС (Радио-5), и, получив такое разрешение, сняться с якоря.

2.1.2.4. Капитан судна ставшего на якорь на фарватере из-за технических неисправностей, на исправление которых потребуется более 2-х часов, обязан заказать буксиры и с их помощью освободить фарватер.

2.1.2.5. Судно вынужденное остановить движение, по причинам, указанным в п. 2.1.2.1., если позволяют обстоятельства, может подойти к ближайшему причалу, сообщив об этом ПРДС (Радио 5) и владельцу причала, оговорив с последним условия и сроки стоянки у причала.

2.1.2.6. Если по каким-либо причинам судно было вынуждено стать на якорь в кабельной или водозаборной зоне, капитан судна обязан доложить об этом через ПРДС (Радио 5) **капитану порта** и заказать через своего агента или судовладельца водолазную станцию для осмотра положения якоря, относительно кабеля или трубопровода.

Предпринимать какие-либо действия по подъему якоря, до получения результатов его водолазного обследования, запрещается.

Капитан судна, ставшего на якорь в кабельной или водозаборной зоне, по разрешению **капитана порта** может расклепать якорную цепь и оставить якорь на грунте, обозначив место его сброса буйком. Однако, капитан судна через своего агента или судовладельца обязан обеспечить подъем якоря в сроки, установленные **капитаном порта**.

2.1.2.7. Капитан судна, заметивший терпящее бедствие или нуждающееся в помощи другое судно, тонущего человека или обнаружив сигналы, оповещающие об этом, должен принять все возможные меры по оказанию помощи, если это не грозит серьезной опасностью для своего судна, немедленно доложить об этом Службе **капитана порта**.

2.1.2.8. Все суда, находящиеся в движении на акватории Порта, по требованию ПРДС (Радио5), а также, пограничных и таможенных служб обязаны уменьшить ход или остановиться и выполнить их распоряжения, а при необходимости, принять к борту катер с представителями указанных выше органов.

2.2. УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ НА АКВАТОРИИ ПОРТА

2.2.1. На акватории Порта установлен регулируемый порядок движения судов:

а) всех судов валовой вместимостью 50 и более, осадкой более 4,5 метров, буксирных караванов, в которых имеются буксируемые суда с опасными грузами общей длиной более 75 метров,

б) при хорошей видимости - судов, имеющих на борту опасные грузы, танкеров и газозовов с недегазированными танками, независимо от их валовой вместимости, размеров и осадки,

в) в условиях ограниченной видимости - всех судов

Регулирование и управление движением осуществляется Постом регулирования движения судов (ПРДС) и Системой управления движением судов (СУДС).

2.2.2. ПРДС осуществляет и несет ответственность за:

а) регулирование движения судов на всей акватории морского порта от приемного буя до южной границы акватории порта,

б) управление движением судов на акватории, ограниченной с севера параллелью, проходящей через точку на Реушинском створе, расположенной в 5 кб южнее Экономского буя разделения фарватеров, а с юга- южной границей акватории порта,

в) контроль движения судов на всей акватории морского порта от приемного буя до южной границы акватории,

Каналы УКВ - радиосвязи ПРДС:

Вызывной канал – 16 канал, рабочий – 14 канал.

Позывной – «Радио -5»

2.2.3. СУДС осуществляет и несет ответственность за:

а) управление движением судов на акватории с границами:

от точки с координатами –65 гр 01,4 мин северной широты, 40 гр 10,2 восточной долготы по дуге окружности, проведенной радиусом 5 миль из точки установки буя

Мудьюгский №1 до точки с координатами – 65 гр 52,5 мин северной широты, 40 гр 00,0 мин восточной долготы и далее по линии, проходящей через точки с координатами –64 гр 45,7 мин северной широты, 40 гр 22,0 мин восточной долготы и 64 гр 45, 9 мин северной широты, 40 гр 26,8 мин восточной долготы до левого берега рукава Маймакса и далее по берегу до параллели ,проходящей через точку на Реушинском створе, расположенной в 5 кб южнее Экономского буя разделения фарватеров с переходом на правый берег рукава Маймакса и далее по нему до левого берега рукава Кузнечиха до параллели причалов нефтебазы «Талаги» с переходом на правый берег рукава Кузнечиха и по его правому берегу до его устья, затем на север по правому берегу рукава Маймакса, по западному берегу островов Муравой и Лебедин с переходом на мыс Южный острова Мудьюгский и далее по западным берегам островов Мудьюгский и Голая Кошка до южной оконечности безымянной

косы Зимнего берега Двинского залива и по ее западному берегу до исходной точки с координатами 65 гр 01,4 мин северной широты, 40 гр 10,2 мин восточной долготы.

б) слежение за движением судов, контроль за соблюдением судоводителями правил плавания на акватории, описанном выше (*пункт а*),

в) обеспечение помощи судоводителям в принятии решений на борту судна в неблагоприятных навигационных или метеорологических условиях, а также в случаях неисправности или отсутствия надлежащего навигационного оборудования на судне,

г) своевременное предоставление существующей информации, способствующей принятию решений по судовождению на борту судна.

Каналы УКВ - радиосвязи СУДС:

канал – 16 (канал контроля и вызова)

канал - 14 (канал контроля, вызова и связи с судами в период их движения)

канал – 69 (канал связи с судами при радиолокационной проводке)

Позывной – «Радио -17»

2.2.4. Капитаны судов, следующих в порт с моря, за 2 мили до подхода к границе акватории порта обязаны связаться с ПРДС (Радио 5) и запросить разрешение на вход в порт. Если судно по каким-то причинам не может связаться с ПРДС (Радио 5) напрямую, то оно должно сделать запрос через Радио-17.

До получения указанного выше разрешения от ПРДС (Радио 5) входить в канал створа Мудьюгских башен запрещается.

2.2.5 Капитаны речных судов следующих в Порт с верховьев реки Северная Двина должны запросить разрешение на вход у ПРДС (Радио 5) за 2 км до южной границы акватории Порта.

2.2.6. Капитаны судов, следующих от приемного буя в район порта, расположенный южнее ПРР Экономия, а также капитаны судов, следующих из района порта, расположенного южнее ПРР Экономия, на выход в море при подходе к точке разграничения районов ответственности по управлению движения судами между ПРДС и СУДС (точка на Реушинском створе, находящейся в 5 кб южнее Экономского буя разделения фарватеров) должны осуществить следующую процедуру оповещения операторов ПРДС и СУДС:

а) суда следующие с севера на юг - канал связи –УКВ, канал 14 : «Радио 17, Радио 5, следую с севера в рукав Маймакса, подхожу к точке разграничения, прошу дать указания по движению».

б) суда следующие с юга на север - канал связи –УКВ, канал 14 : «Радио 5, Радио 17, следую с юга рукавом Маймакса, подхожу к точке разграничения, прошу дать указания по движению».

2.2.7. ПРДС (Радио 5) выполняет следующие функции:

2.2.7.1. Прием заявок на движение от капитанов судов, их судовладельцев или морских агентов.

2.2.7.2. Выдача судам разрешения на вход на акваторию

Порта.

2.2.7.3. Назначение очередности движения судам, следующим в одном направлении.

2.2.7.4. Выдача разрешения на места и порядок расхождения судам, имеющим преимущественное право на движение, а также при плавании судов во льду.

2.2.7.5. Выдача разрешения судам на постановку на якорь, съемку с якоря, выдача указаний о смене места якорной стоянки.

2.2.7.6. Осуществление контроля за движением судов и выполнением капитанами судов и лоцманами указаний ПРДС (Радио 5) относительно движения и маневрирования, а также получение подтверждения исполнения этих указаний.

2.2.7.7. Запрещение движения или остановка движения судов, независимо от ранее данного разрешения, в зависимости от изменения навигационных, погодных или иных условий.

2.2.7.8. Контроль выполнения капитанами судов правил плавания и стоянки, радиообмена по УКВ и стоянки, установленных «Обязательными постановлениями».

2.2.7.9. Своевременное информирование капитанов судов об опасных гидрометеорологических явлениях, о смещении со штатных мест плавучих СНО или нарушении штатного режима их работы, об обнаружении дрейфа стоящего на якоре судна, о выполнении специальных работ на акватории Порта, об изменении объявленной осадки и о других событиях, влияющих на безопасность плавания.

2.2.7.10. Координация взаимодействующих аварийно-спасательных сил, подразделений и капитанов судов при проведении поисково-спасательных операций и специальных работ.

2.2.7.11. Документирование и хранение радиотелефонных переговоров с судами.

2.2.8. При планировании движения судов и выдаче разрешений на начало движения ПРДС (Радио 5) руководствуется следующей очередностью:

- аварийные суда;
- суда, следующие для оказания помощи судам и людям терпящим бедствие;
- госпитальные суда или суда, имеющие на борту тяжелобольных;
- корабли и вспомогательные суда ВМФ и пограничной службы (ПС ФСБ);
- пассажирские суда, паромы,
- суда со скоропортящимися грузами и рыбной продукцией;
- суда с опасными грузами;
- линейные суда;
- все прочие суда в порядке поступления заявок.

2.2.9. Первичной заявкой на вход на акваторию Порта судов, идущих в Порт с моря, служит информация, даваемая капитаном судна в адрес Капита-

на порта, предусмотренная статьями 3.1.2, 3.1.3 «Обязательных постановлений». Не позднее, чем за 4 часа до подхода судна к приемному бую «Мудьюгский №1» судовой агент или соответствующая служба судовладельца, обязаны дать в ПРДС (Радио-5) информацию о месте первой стоянки судна (погрузочно-разгрузочный район, номер причала, рейд и т.п.), о готовности этого места к приему судна и заказанном буксирном обеспечении для швартовной операции. Отсутствие этой информации дает право ПРДС задержать судно на рейде Березового бара (Внешний рейд).

2.2.10. Капитаны судов, намеревающихся выйти из Порта в море, обязаны через судового агента или соответствующие службы судовладельца дать информацию об этом в ПРДС (Радио-5) не позднее, чем за 12 часов до предполагаемого (расчетного) времени готовности судна к съёмке со швартовых или якоря.

Эта информация, выполняющая роль первичной заявки на движение, должна содержать следующие данные:

- название судна;
- предполагаемое количество груза и/или пассажиров на борту судна к моменту отхода;
- наличие и вид буксируемого объекта;
- расчетные осадки носом и кормой к моменту отхода;
- последнее место стоянки судна;
- предполагаемое время готовности судна к отходу от причала или съёмки с якоря с учетом времени прохождения пограничного и таможенного контроля.

В последующем капитан судна самостоятельно, или через морского агента или через соответствующие службы судовладельца должен уточнить за 4 и 2 часа указанные выше данные и информировать об оформлении отхода ИГПК.

2.2.11. Капитаны морских судов, намеревающихся совершить переход из одного района Порта в другой (внутрипортовый переход), самостоятельно или на буксире, должны заявить об этом *подачей письменной заявки* в ПРДС (Радио-5) не позднее, чем за 4 часа до намеченного срока съёмки со швартовых или якоря, с последующим уточнением за 2 часа.

В период зимней навигации первичная заявка на внутрипортовый переход подается в Штаб до 09.30. текущих суток.

В заявке должно быть указано название судна, откуда и куда намечается переход, осадки носом и кормой, высота рангоута от действующей ватерлинии на момент перехода, если судно идет под железнодорожный или автодорожный мосты, предполагаемое время готовности судна к переходу.

2.2.12. Если договором портовой буксировки судна или иного плавучего объекта обязанность по управлению буксировкой возложена на капитана буксировщика, то *письменную* заявку в ПРДС (Радио-5) на движение буксирного каравана дает капитан буксировщика в сроки, указанные в статье 2.5.11 «Обязательных постановлений».

2.2.13. Заявка на буксировку плотов *или каравана барж* должна быть подана в ПРДС (Радио-5) не позднее, чем за 4 часа до расчетного времени прибытия транзитного плота *или каравана барж* к границам Порта, с последующим уточнением за 2 часа.

При выполнении буксировки плотов от расчалочных и сортировочных пунктов, расположенных на акватории порта, заявка на нее подается перед выдачей приказ-наряда капитану головного буксировщика плота.

Заявки на буксировку плота подаются диспетчерскими службами судовладельцев головного буксировщика, в заявке должны содержаться сведения согласно статье 2.2.16 «Обязательных постановлений».

2.2.14. Капитаны или судовладельцы судов речного флота, следующих в Порт с верховьев реки Северная Двина должны по любым каналам связи дать заявку в ПРДС (Радио-5) не позднее, чем за 2 часа до расчетного времени подхода к границам акватории порта.

В заявке должны содержаться следующие сведения: тип и название судна, его судовладелец, направление движения, конечный пункт следования и расчетное время подхода к границе акватории порта.

Если судно имеет буксируемые объекты, то дополнительно даются сведения согласно статье 2.2.16 «Обязательных постановлений».

2.2.15. Вахтенные судоводители судов портового флота, постоянно осуществляющих плавание на акватории порта, предполагающие совершить переход из одного района порта в другой и капитаны судов речного флота, предполагающие покинуть акваторию порта, должны по любым каналам связи самостоятельно или через соответствующие службы судовладельца дать заявку в ПРДС (Радио-5) на движение сразу же после получения приказ-наряда, выданного судовладельцем.

В заявке должны содержаться следующие сведения:

- тип и название судна;
- его судовладелец;
- направление движения и конечный пункт следования;
- характер предстоящей работы, если предстоит буксировка – данные о буксируемом объекте согласно статье 2.2.16 «Обязательных постановлений».

2.2.16. В заявке подаваемой в ПРДС (Радио-5) на движение буксирного каравана должно быть указано:

- название головного и вспомогательного буксировщиков;
- мощность их главных двигателей;
- вид и название буксируемого объекта;
- габариты и осадка буксируемого объекта;
- способ буксировки (за кормой на буксире, борт-о-борт, толканием);
- при буксировке под автодорожный и железнодорожный мосты – название судна (объекта) имеющего наибольшую высоту от действующей ватерлинии и ее величину;
- направление движения буксирного каравана, конечный пункт и место постановки буксируемого объекта (причал, рейд и т.д.);
- предполагаемое время начала буксировочной операции.

2.2.17. ПРДС (Радио-5) , исходя из гидрометеорологической и навигационной обстановки и руководствуясь ст. 2.2.8 настоящих «Обязательных постановлений», устанавливает очередность и время начала движения, о чем информирует капитанов судов через соответствующие службы судовладельца или агента судна.

2.2.18. С объявлением зимней навигации на основании заявок, поступивших в ПРДС (Радио-5) к 09.30. текущих суток, Штаб ледовых операций составляет суточный план работ до 10.00 последующих суток, который утверждается **капитаном порта**.

В суточном плане назначается очередность выполнения работ, связанных с плаванием судов во льдах на акватории порта и на подходах к ней, и определяются леδοкольные средства, которые будут привлечены для их обеспечения.

Любые изменения в суточном плане работ могут быть внесены только по указанию **капитана порта**.

2.2.19. ПРДС (Радио -5) информирует капитанов судов, включенных в суточный план работ, об очередности выполнения работ для каждого конкретного судна и назначает время, к которому судно должно быть подготовлено к их выполнению. В дальнейшем ПРДС (Радио -5), не позднее, чем за 2 часа до назначенного ранее времени, уточняет время начала работы с каждым конкретным судном.

2.2.20. В зависимости от того, какие леδοкольные средства будут определены суточным планом для обеспечения заявленной работы, капитан судна через судового агента должен не позднее, чем за 6 часов до установленного суточным планом времени начала работ дать заявку владельцам этих леδοкольных средств.

2.2.21. В случаях, когда к назначенному в соответствии со статьями 2.2.17 и 2.2.19 «Обязательных постановлений» времени судно не может быть готово к движению или заявленной работе, его капитан не позднее, чем за 1 час, а в период зимней навигации не позднее, чем за 2 часа до ранее установленного срока, должен информировать ПРДС (Радио -5) об отмене заявки или о переносе времени готовности судна к движению или начала работ.

В случае задержки готовности судна к началу движения или заявленной работы в установленный срок более, чем на 30 минут, ПРДС (Радио -5) вправе аннулировать ранее поданную заявку. В этом случае капитан судна должен подать новую заявку. На основании этой заявки ПРДС (Радио -5) установит новое время начала движения судна или заявленной работы.

2.2.22. Ни одно судно валовой вместимостью 50 и более не должно начинать движение до тех пор, пока не получит на это разрешение ПРДС (Радио -5) .

2.2.23. **Суда, получившие разрешение на движение на участке:** буй «Мудьюгский №1» – ПРР Экономия – нефтебаза Талаги, осуществляют радиосвязь с СУДС –«Радио-17» на 69 канале УКВ и обязаны давать СУДС «Радио-17» следующую информацию с указанием точного времени:

- съемки со швартовых или якоря;

- о проходе буя «Мудьюгский №1»;
- о проходе параллели заднего знака створа Мудьюгских башен – (только в зимнюю навигацию);
- о проходе параллели светящего знака Лебединский;
- о проходе параллели заднего знака створа Переходной (Чижовский рейд);
- о проходе светящего буя Экономский;
- о пересечении границ зоны действия БРЛС

Суда, получившие разрешение на движение на участке: Экономия – южная граница акватории порта обязаны нести радиовахту на 14 канале УКВ и сообщать в ПРДС (Радио -5):

- о проходе устья протоки Повракулка (Гидролизный завод);
- о проходе точки пересечения Амосовского и Корабельного створов;
- о проходе острова Мосеев;
- о проходе буя Кегостровский (только при следовании в (из) Никольский(кого) рукав(а);
- о проходе железнодорожного и автодорожного мостов;
- о расхождении с встречными и обгоняемыми судами;
- о вынужденной постановке на якорь на фарватере или вблизи него с указанием точного места;
- о подходе к месту швартовки или якорной стоянки;
- об окончании швартовной операции, постановки (съемки) на(с) якорь(я);
- о начале и окончании буксировочной операции;
- о том, что судно застряло во льду с указанием точного места;
- о продолжении движения, в случаях вынужденных остановок движения;
- о подходе к ледовым пешеходным и транспортным переправам;
- о проходе указанных выше переправ.

2.2.24. При входе в зону действия СУДС судно обязано сообщить оператору СУДС («Радио-17») свое место относительно какого-либо ориентира (буй, береговые навигационные знаки и т.п.) или выполнить опознавательный маневр с целью опознавания судна.

В любом случае СУДС «Радио-17» с помощью технических средств оказывает судоводителям помощь в управлении судном и осуществляет радиолокационный контроль движения и рейдовой стоянки судов в зоне ее действия.

2.2.25. При видимости менее 5 миль для всех судов в зоне действия СУДС «Радио-17» услуга СУДС «Радио-17» по сопровождению судна с использованием технических средств (радиолокационного сопровождения) является обязательной. При видимости более 5 миль такая услуга оказывается по заявке капитана судна.

2.2.26. Радиолокационное сопровождение осуществляется посредством выдачи на проводимое судно маршрутных координат (относительно осей створов, дистанций до точек поворота с одного створа на другой) о встреч-

ных судах, расчетных дистанциях расхождения с ними в каналах и рукавах и рекомендаций для безопасного расхождения.

Судно, сопровождаемое лоцманом-оператором БРЛС «Радио-17», обязано информировать его о состоянии видимости и исправности береговых и плавучих СНО.

2.2.27. В зависимости от гидрометеорологических условий и интенсивности движения судов, с особого разрешения ПРДС (Радио -5), допускается движение судов и буксирных караванов (кроме нефтеналивных) длиной не более 100 метров и при осадке до 4,5 метров, навстречу судам, имеющим преимущественное право на движение.

2.2.28. Во всех остальных случаях, не указанных в статье 2.2.27, место и порядок расхождения судов с судами, имеющими преимущественное право на движение и этих судов между собой, исходя из конкретных условий, определяет ПРДС (Радио -5) .

2.2.29. Обязательными для выполнения являются указания, ПРДС (Радио -5) судам, касающиеся:

- очередности движения;
- остановки судна, находившегося в движении;
- скорости движения;
- порядка и места расхождения судов;
- смены места якорной стоянки.

2.2.30. Капитаны судов, совершающих плавание под управлением и контролем ПРДС (Радио -5), обязаны подтверждать получение информации и распоряжений, а также сообщать о своих действиях.

2.2.31. Капитан судна несет ответственность за последствия, которые могут произойти из-за неверно переданных сведений о судне, элементов его движения, невыполнения или неправильного использования информации и указаний, полученных от ПРДС (Радио -5) или СУДС «Радио-17»

2.2.32. Движение судов валовой вместимостью менее 50 организуют и контролируют соответствующие службы судовладельцев (диспетчерские) или непосредственно лица, назначенные судовладельцем.

Дежурные службы судовладельцев по требованию ПРДС (Радио -5) обязаны давать исчерпывающую информацию о движении и местонахождении своих судов и передавать последним распоряжения ПРДС (Радио -5), касающиеся безопасности плавания и стоянки.

2.2.33. Суда, упомянутые в статье 2.2.32 «Обязательных постановлений», следующие в порт со стороны моря или идущие вниз по реке ниже устья протоки Подборка, независимо от валовой вместимости и размеров, должны по любым каналам связи доложить об этом ПРДС (Радио -5), получить на это разрешение и по указанию ПРДС (Радио -5) произвести действия, предусмотренные статьей 2.2.24 «Обязательных постановлений» для их опознания.

2.2.34. В случаях невыполнения капитанами судов каких-либо требований настоящей главы, приведших к простоям других судов или аварийному

случаю с ними, все убытки, вызванные этими причинами, относятся на судно, допустившее указанное выше нарушение.

2.3. ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПОД МОСТАМИ

2.3.1. Акватория в районе мостов через реку Северная Двина протоку Бакарица и реку Кузнечиха, заключенная между прямыми линиями, идущими от одного берега к другому параллельно направлению осей мостов в 500 м ниже и выше последних, является мостовой охранной зоной того или иного моста (далее мостовая зона).

2.3.2. Нумерация опор мостов идет от береговой опоры левого берега реки или протоки до береговой опоры на правом берегу.

2.3.2.1. Номерам опор автодорожного моста через протоку Бакарица присвоена буква «Л», через основное русло реки Северная Двина – буква «П».

2.3.3. Указанные ниже высоты рангоута судов, следующих под пролеты мостов, рассчитаны от действующей ватерлинии при уровне полной воды в сизигию.

2.3.3.1. При подъеме уровней воды в реке Северная Двина выше уровня полной воды в сизигию (в период весеннего паводка, от сильных нагонных ветров) разрешенная высота рангоута для прохода под мостами может быть уменьшена, о чем Служба **капитана порта** заблаговременно информирует судовладельцев, морских агентов и капитанов судов.

2.3.4. Ширина судоходной полосы под пролетом моста, расположенной между верхней и нижней границами мостовой зоны, установлена исходя из расстояния между опорами этого пролета за вычетом 10 метров от каждой опоры.

2.3.5. Всем судам, находящимся в мостовых зонах, запрещается подходить к опорам моста ближе, чем на 10 метров, пересекать реку (протоку), ложиться в дрейф, становиться на якорь и производить в пределах установленной судоходной полосы для прохода между опорами моста, любые маневры, не связанные со стабилизацией курса судна,

2.3.5.1. Маневрирование судов допускается только внутри причальной зоны, находящейся внутри мостовой зоны. Суда, следующие к причалу, находящемуся внутри мостовой зоны, должны двигаться в пределах причальной зоны.

2.3.5.2. Суда, следующие между опорами моста в пределах мостовой зоны, не должны выходить за пределы судоходной полосы, установленной для прохода под тем или иным пролетом моста.

2.3.6. Для безопасного прохода буксиров с плотами или иными буксируемыми объектами длиной более 150 метров, на время следования их в мостовых зонах должны привлекаться дополнительные буксирные суда, количество которых определяется судовладельцем по согласованию с ПРДС (Радио-5) в зависимости от гидрометеорологических условий.

2.3.7. Проходы под подъемными пролетами между опорами железнодорожного моста № 3 и 4 и автодорожного моста № 3л – 4л (центральные пролеты) предназначены для прохода судов с высотой рангоута более 14 метров, но не более 40 метров, в сроки, установленные пунктом 2.3.7.1, и скоростных судов (при скорости свыше 35 км/час) в остальное время суток.

Ширина судоходных полос под этими пролетами установлена 50 метров.⁶

2.3.7.1. Проход судов под подъемными пролетами производится ежедневно: под автодорожным мостом с 01.00 до 04.00, под железнодорожным мостом с 01.20 до 03.20 (здесь и далее указано московское время).

2.3.7.2. В чрезвычайных обстоятельствах центральные пролеты обоих мостов могут быть подняты в любое время для пропуска судов, следующих для аварийно-спасательных работ, или могут быть опущены в период времени, указанный в пункте 2.3.7.1, для пропуска береговых технических средств.

В этих случаях центральные пролеты опускаются или поднимаются сразу же после прохода судов или береговой техники, соответственно.

2.3.7.3. Пропуск судов под центральными пролетами мостов вне указанного выше графика может быть произведен и в случаях исключительной производственной необходимости по заявке судовладельца, агента судна, грузоотправителя или грузополучателя.

2.3.7.4. Возможность и время подъема подъемных пролетов мостов вне графика определяется на основании обращения заинтересованных юридических лиц в адрес **капитана порта**, который согласовывает это с владельцами мостов.

Решение об отмене планового или о внеплановом подъеме подъемных пролетов мостов принимают владельцы мостов.

2.3.7.5. Подъем центральных пролетов мостов для прохода судов не производится:

- при скорости ветра свыше 14 м/с;
- при температуре воздуха ниже –26 градусов С;
- при видимости менее 0,5 мили;
- на период 20 календарных дней после окончания ледохода на акватории Порта.

2.3.7.6. Проход судов под подъемным пролетом автодорожного моста запрещен:

- при скорости отливного попутного течения более 2 узлов;
- судам длиной более 135 метров.

2.3.7.7. Капитаны судов, предполагающих пройти под центральными пролетами мостов, должны через своих агентов или диспетчерские службы подать заявку в ПРДС (Радио 5) не позднее 17.00 предшествующих суток.

⁶ Во время подъема центрального пролета для прохода судов, скоростные суда должны следовать в водоизмещающем положении со скоростью не более 10 узлов (18,5 км/час) в судоходной полосе под пролетом между опорами моста, предназначенными для плавания судов с высотой рангоута менее 14 метров.

В заявке указывается название судна, высота рангоута от действующей ватерлинии и направление его движения (вверх или вниз по реке), а при проводке судна с помощью буксиров, дополнительно название и мощность буксировщиков.

ПРДС (Радио 5) в 17.00 информирует дежурных операторов обоих мостов о количестве поданных заявок и наибольшей высоте рангоута заявленных судов.

В случае невозможности по каким-либо причинам осуществить подъем центральных пролетов, дежурные операторы мостов обязаны сообщить об этом в ПРДС (Радио 5) не позднее, чем:

- оператор автодорожного моста - в 00.00 плановых суток
- оператор железнодорожного моста - в 00.30 плановых суток.

Капитаны судов и судовладельцы несут ответственность за неправильно объявленную высоту рангоута судна, а владельцы мостов – за фактическую высоту подъема пролета над уровнем воды в реке.

2.3.7.8. В случаях, когда по каким-либо причинам судно не может быть готово к проходу под мостами в установленное время, капитан судна должен аннулировать заявку не позднее 00.30 плановых суток.

2.3.7.9. Суда, ожидающие прохода под центральными пролетами мостов, могут стать на якорь на Городском и Краснофлотском рейдах, на глубинах 8-10 метров в 2-х кбт. к северо-востоку от буя № 33, или вблизи этого места, и быть в немедленной готовности к следованию под мостами.

2.3.7.10. Капитаны судов, подавшие заявки на проход под мостами, обязаны до 24.00 сообщить ПРДС (Радио 5) о своей готовности к движению под мостами.

2.3.7.11. В 00.30 плановых суток все суда, подавшие заявки на проход под мостами, должны открыть радиовахту на 14-ом канале УКВ, независимо от того, находятся они в движении или нет, и следить за указаниями и распоряжениями ПРДС (Радио 5).

О времени прохода каждого моста капитаны судов обязаны сразу же информировать ПРДС (Радио 5).

2.3.7.12. ПРДС (Радио 5) на основании поданных заявок и информации о готовности судов, определяет очередность прохода судов под центральными пролетами, о чем информирует капитанов судов и дежурных операторов мостов.

В первую очередь под мостами пропускаются суда, идущие сверху вниз, а после их прохода, суда идущие снизу вверх.

Суда должны следовать под мостами в той очередности, которая была установлена ПРДС (Радио 5).

В исключительных случаях, когда какое-либо судно задерживается с подходом к мосту, ПРДС (Радио 5) может изменить порядок движения судов, о чем информирует капитанов судов и дежурных операторов мостов.

2.3.7.13. При скорости ветра свыше 8 м/с, в период сильных паводковых течений, буксировка несамоходных объектов под центральными пролетами должна обеспечиваться не менее чем двумя буксирами.

Проход самоходных кранов должен обеспечиваться буксиром.

2.3.7.14. Суда, которые по каким-либо причинам не успевают пройти под мостами в указанные выше сроки, должны стать на якорь на рейде, указанном ПРДС (Радио 5), или оставаться на месте до следующего развода мостов.

2.3.8. Пролеты железнодорожного моста между опорами № 2-3, 4-5, 5-6 предназначены для плавания всех судов с высотой рангоута не более 14 метров.

Ширина судоходной полосы между опорами № 2-3 и 4-5 установлена 140 метров, между опорами № 5-6 60 метров со стороны опоры № 5.

2.3.8.1. Плавание судов между опорами № 1-2 запрещено.

2.3.8.2. Все суда, в том числе и буксиры с плотами, идущие со стороны протоки Бакарица вниз по реке и в сторону протоки Бакарица вверх по реке, обязаны проходить под мостом между опорами № 2-3, придерживаясь правой по ходу стороны относительно середины пролета.

2.3.8.3. Все суда, в том числе и буксиры с плотами, идущие со стороны Краснофлотского рейда вниз по реке и в сторону этого рейда вверх по реке, обязаны проходить между опорами № 4-5, придерживаясь правой по ходу стороны, относительно середины пролета.

2.3.8.4. Суда портового, речного и маломерного флотов при следовании в указанных в пункте 2.3.8.3 направлениях могут проходить и между опорами № 5-6, но только в светлое время суток и при этом они не должны приближаться к правому берегу реки ближе чем на 50 метров.

2.3.9. Проходы между опорами № 2л-3л, 4л-5л, автодорожного моста, предназначены для плавания судов с высотой рангоута не более 14 метров, а между опорами № 6л и 7л с высотой рангоута не более 13 метров. Ширина судоходной полосы между указанными выше опорами 110 метров.

2.3.9.1. Плавание судов между опорами № 7л-8л и № 8л-9л запрещено.

2.3.9.2. Суда, идущие вниз по реке, обязаны проходить под автодорожным мостом между опорами № 4л-5л.

2.3.9.3. Буксиры с плотами, идущие вниз или вверх по реке, должны проходить под мостом между опорами № 2л-3л.

2.3.9.4. Все суда, идущие вверх по реке, должны проходить под мостом между опорами № 2л-3л.

2.3.9.5. Суда, занятые буксировкой, самоходные бункеровщики, следующие из протоки Бакарица и следующие вниз по реке, могут проходить под мостом между опорами № 2л-3л только с разрешения ПУДС.

2.3.9.6. Суда, указанные в пунктах 2.3.9.4 и 2.3.9.5 должны уступить дорогу буксиру с плотом, следующему вниз по реке в направлении прохода между опорами № 2л-3л, а при подходе одновременно этих судов к мостовой зоне снизу и сверху, преимущество прохода между опорами № 2л-3л перед

всеми судами, включая буксиры с плотами, имеют суда, следующие по течению.

2.3.9.7. Суда с высотой рангоута менее 13 метров при следовании на Нижне-Бакарицкий рейд со стороны Нижне-Турдеевского створа и обратно, могут проходить между опорами № 6л-7л, придерживаясь правой стороны относительно середины пролета моста.

2.3.10. Пролеты автодорожного моста между опорами № 2п-3п, 3п-4п, 4п-5п, 5п-6п предназначены для плавания судов с высотой рангоута менее 14 метров.

Ширина судоходной полосы между опорами № 2п-3п установлена 100 метров со стороны опоры № 3п, между остальными опорами – 120 метров.

2.3.10.1. Все суда, в том числе и буксиры с плотами, идущие вниз по реке, обязаны проходить под мостом между опорами № 4п-5п.

2.3.10.2. Все суда, в том числе и буксиры с плотами, идущие вверх по реке, обязаны проходить под мостом между опорами № 3п-4п.

2.3.10.3. В светлое время суток разрешается буксировка плотов с осадкой не более 4 метров между опорами № 2п-3п.

2.3.10.4. В светлое время суток разрешается проход буксиров с плотами, идущими на лесостоянку лесозавода № 3, между опорами № 5п-6п.

2.3.10.5. Плавание судов между опорами № 6п-7п и 7п-8п запрещено.

2.3.11. Проходы между опорами № 2-3 всех мостов, расположенных в реке Кузнечиха (Кузнечевские мосты), служат для прохода судов с высотой рангоута не более 8,0 метров.

Ширина судоходной полосы под мостом, идущим от улицы Гагарина на о. Банный (Соломбала) – 100 метров, под мостовым переходом трубопровода от Архангельской ТЭЦ на поселок Первых пятилеток (поселок СЛДК) и под железнодорожным мостом – 80 метров.

2.3.11.1. Расхождение и обгон судов в проходах между опорами № 2-3 кузнечевских мостов и на расстоянии ближе, чем 250 метров выше и ниже их по течению запрещены.

2.3.11.2. При подходе к кузнечевским мостам судов с противоположных направлений право первоочередного прохода под их пролетами между опорами № 2-3 имеют суда, следующие с попутным приливо-отливным течением, а при смене направления последнего – судно, идущее сверху вниз.

2.4. ПЛАВАНИЕ ВО ЛЬДАХ. ПОРЯДОК ПРОХОЖДЕНИЯ СУДОВ ЧЕРЕЗ ПЕШЕХОДНЫЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ, ТРЕБОВАНИЯ К ИХ ОБОРУДОВАНИЮ.

С изменениями внесенными согласно приказа и.о. Начальника - Капитана порта №82 от 20.11.2007 года. *

2.4.1. Плавание судов в ледовых условиях начинается с момента появления на акватории Порта первичных форм льда (конец октября - начало

ноября) и заканчивается после окончания ледохода в устьевой части реки Северная Двина (конец апреля - начало мая).

2.4.1.1. В период образования первичных форм льда (шуга, блинчатый лед) плавание всех судов, кроме судов с плотами леса, спортивных судов всех типов и классов и маломерных судов длиной менее 10 м, осуществляется без каких-либо ограничений.

2.4.1.2. С наступлением ледостава (лед толщиной более 5 см, смерзшийся лед не дрейфует) допускается плавание судов, имеющих категорию ледовых усиления не ниже «ЛУ 1» Российского Морского Регистра Судоходства.

2.4.1.3. В дальнейшем, в течение зимней навигации, в зависимости от ледовой обстановки в Белом море и на акватории Порта, а также наличия ледокольных средств, **капитан порта** может установить иную категорию ледовых усиления и мощность СЭУ для судов, следующих в Порт Архангельск или совершающих плавание на его акватории, о чем объявляется в ПРИП и доводится до сведения судовладельцев и/или агентов судов.

2.4.1.4. В период зимней навигации плавание судов, не имеющих соответствующей категории ледовых усиления, а также буксировка судов с неработающим главным двигателем или рулевым устройством, и любых несамоходных судов, производится в каждом конкретном случае только с разрешения **капитана** порта.

При этом, ответственность за любые аварийные случаи и убытки, связанные с ними, произошедшие в результате этого плавания, несет судовладелец.

2.4.1.5. В период ледохода плавание всех судов на акватории Порта, вход в Порт и выход их из Порта, кроме ледокольных средств, участвующих в ледокольных работах, запрещен.

2.4.2. Начало и конец зимней навигации на акватории Порта Архангельск объявляются приказом начальника ФГУ «Администрация морского Порта Архангельск»

Эти приказы публикуются в ПРИП и в областных средствах массовой информации (СМИ)⁷

2.4.3. С объявлением зимней навигации на акватории Порта, оперативное руководство:

а/ любыми работами с использованием ледоколов или буксиров, имеющих соответствующую категорию ледовых усиления; б/ планированием движения всех без исключения судов; в/ контроль за ледокольной проводкой судов на акватории Порта и подходах к нему, - осуществляет **Штаб ледокольных операций** (далее Штаб), созданный при ФГУ «АМП Архангельск».

⁷ В связи с тем, что после издания приказа начальника ФГУ «АМПА» об отмене зимней навигации на акватории Порта, в Белом море ледовая обстановка некоторое время остается сложной для самостоятельного плавания судов, проводка судов в Белом море в этот период осуществляется ледоколами на условиях зимней навигации.

Планирование движения всех без исключения судов осуществляется Штабом согласно суточных план - графиков ледокольных и буксирных операций в порту Архангельск, утверждаемых ежедневно начальником Штаба в 10.00 московского времени текущего дня на срок до 10.00 следующих суток на основании заявок на движение в порту, поданных судовладельцем и/или судовым агентом в соответствии с правилами, установленными настоящими постановлениями.

2.4.4. Ледокольная проводка российских и иностранных судов от кромки льда в море до первого места стоянки у причала на акватории Порта, и от последнего места стоянки у причала в Порту до кромки льда в море осуществляется по заявке капитана судна или его агента за счет портового ледокольного сбора, который оплачивается судовладельцем в порядке, установленном Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. **Ледокольная проводка считается начатой (законченной) при пересечении судном границы причальной зоны, а также на рейде или в местах, указанных в ст.2.4.15, если судно оставлено в них в ожидании причала для производства грузовых операций или ремонта (при заходе в Порт с моря) или в ожидании окончания подготовки к выходу в море (получение снабжения, оформление грузовых документов, портовых формальностей и т.п.)**

2.4.5. Ледокольная проводка с моря в Порт и из Порта в море судов, с которых ледокольный сбор не взимается (пассажирские, гидрографические, военные и др.), равно как и проводка всех судов, в том числе и упомянутых в статье 2.4.4, из одного района Порта в другой, а также все работы, выполненные ледокольными средствами по обеспечению швартовных операций, вводу и выводу в (из) док (а) и другие операции производятся за счет судовладельца или заказчика работ.

2.4.5.1. Простой судна, ледоколов и других ледокольных средств и их напрасный пробег к судну и обратно до базы относится за счет судовладельца или заказчика работ, если:

- судно не готово к выполнению работ к назначенному суточным планом сроку или капитан судна не выполнил требования статей 2.2.10, 2.2.11 и 2.2.21 «Обязательных постановлений»;
- капитан судна отказывается от услуг ледокольного средства, которое было определено суточным планом;
- капитан судна не выполняет распоряжений капитана ледокола, осуществляющего его проводку через лед, в результате чего капитан ледокола прекратил проводку судна;
- на судне одновременно отсутствуют капитан и его старший помощник.

В указанных выше случаях капитан судна (его владелец или агент) обязан оплатить полную стоимость ледокольных средств за время их простоя.⁸

⁸ Штаб и владелец ледокольных средств не несут ответственности за простой судна в случаях опоздания подхода к нему ледокольных средств к установленному суточным планом времени из-за сложной ледовой обстановки, или погодных условий, или вследствие формирования каравана.

2.4.6. При проводке судов через лед ледоколами капитаны должны руководствоваться «Правилами проводки судов ледоколами», опубликованными в Приложении 2 к Общим правилам⁹.

2.4.7. С объявлением зимней навигации движение всех судов из одного района Порта в другой допускается только по установившемуся ледовому каналу.

2.4.8. При проводке отдельных судов или караванов судов скорость движения по ледовому каналу и дистанцию между судами устанавливает капитан ледокола, а если в составе каравана имеются другие ледоколы, то капитан ведущего ледокола.

2.4.9. Решение о проводке судна методом лидирования или на буксире за ледоколом принимает капитан ледокола.

2.4.10. При движении во льду все суда должны соблюдать особую осторожность при прохождении мимо караванов судов, находящихся на зимнем отстое, вблизи судов, стоящих у причалов или во льду.

2.4.11. Расхождение или обгон судов, следующих самостоятельно или под проводкой ледокола по ледовому каналу, производится только в местах, где достаточно пространства для маневрирования в следующем порядке:

2.4.11.1. Место для расхождения судов согласовывается с ПРДС (Радио 5) и/или с СУДС (Радио-17).

2.4.11.2. Судно, первым прибывшее в район, где предполагается произвести расхождение или обгон, должно врезаться в правую по ходу кромку ледового канала и остановиться в ожидании прохода встречного или обгоняющего судна.

2.4.11.3. Встречное или обгоняющее судно должно заблаговременно врезаться в противоположную кромку ледового канала и с осторожностью пройти мимо судна, указанного в статье 2А.11.2.

2.4.11.4. Если одно из судов следовало под проводкой ледокола, то последний, при необходимости, должен помочь при расхождении обоим судам (проложить канал для прохода ведомого судна, околоть судно, следующее без ледокола и т.п.).

2.4.11.5. Капитаны судов и ледоколов, участвующих в расхождении, должны постоянно поддерживать связь между собой по УКВ и обмениваться взаимной информацией о своих действиях.

2.4.12. Если судно, следующее по ледовому каналу, застрянет во льду, то оно должно информировать об этом оперативную службу Штаба и при необходимости, запросить помощь для околки ледоколом или портовым буксиром.

Если это судно создает помеху для движения других судов, то Штаб вправе направить к нему любое ледокольное средство для его околки и вывода в проходимый для данного судна лед или уборки его в сторону от ледового канала.

⁹ Ледокольные суда (морские и портовые буксиры), осуществляющие проводку судов на акватории Порта по ледовому каналу, рассматриваются в этом и только в этом случае, как ледоколы. С подходом к причальной зоне эти суда рассматриваются как буксирные, обеспечивающие швартовную операцию.

В этих случаях, на каких бы условиях не производилась работа ледокольных средств (по заявке судна или по указанию Штаба), капитан судна, застрявшего во льду, обязан подписать наряд (квитанцию и т.п.) судну, оказавшему ему помощь, а судовладелец или агент судна - оплатить эту работу.

Судно, застрявшее в ледовом канале, в период ожидания подхода к нему ледокольного обеспечения, должно нести огни и знаки, предписанные Правилем 27 (а) подпункты (I) и (II) МППСС-72.

В темное время суток это судно должно осветить свои носовую и кормовую оконечности и включить палубное освещение не влияющее на видимость предписанных выше огней.

При подходе к этому судну других судов оно может обратить на себя внимание подачей звукового сигнала (не менее пяти коротких звуков), который может дублироваться световым сигналом: не менее пяти коротких проблесков (.....).

2.4.12.1. В случаях стоянки судна с целью ожидания постановки под грузовые операции, прохода под железнодорожным или автодорожным мостами и т.п., по согласованию с дежурным оператором ПРДС (Радио-5) суда могут врезаться в лед выше или ниже причальной зоны и/или мостовых охранных зон настолько близко к береговой черте, насколько позволяет осадка указанного судна, чтобы не мешать другим судам, следующим по ледовому каналу.

2.4.13. В период зимней навигации через ледовые каналы оборудуются постоянные и временные разборные переходы и переезды для движения пешеходов (пешеходные ледовые переправы) и транспорта (транспортные ледовые переправы), расписание пропуска судов через которые ежегодно утверждается соответствующим распоряжением капитана порта.

2.4.14 Оборудование и эксплуатация ледовых переправ производится владельцами переправ на основании и в соответствии с требованиями действующих «Правил охраны жизни людей на водных объектах в Архангельской области», утвержденных администрацией Архангельской области» и данных Обязательных постановлений.

2.4.15 Места наведения ледовых переправ через ледовые каналы реки Северная Двина ежегодно согласовываются с капитаном порта.

Ледовые пешеходные переправы наводятся в следующих местах:

1 .ПРР Экономия - поселок Реушеньга

2.ПРР Экономия - л/з №29

3.л/з№24-л/з№26

4.л/з№22-л/з№23

5.о.Бревенник - л/з №14.

6.о.Хабарка - ОАО «СМЗ»

7.«Пур - Наволок» - о.Кего.

8.Поселок Цигломень - о. Кего.

Транспортная переправа наводится в районе л/з №22 - л/з №23

2.4.16. У каждой пешеходной и транспортной ледовой переправы, не ближе, чем в 20 метрах от кромки ледового канала, должен быть установлен теплый пост для размещения обслуживающего персонала.

2.4.16.1 Тёплый пост должен быть оборудован/иметь в наличии: - надежную телефонную и/или УКВ связь для переговоров с дежурным оператором ПРДС (Радио-5), СУДС (Радио-17) и с судами, следующими к переправам; - спасательные средства (спасательные круги с линиями, спасательные концы Александрова и т.п.);

2.4.16.2. В районе теплового поста пешеходной ледовой переправы должен быть постоянный и достаточный запас готовых секций настила, досок, багров и других принадлежностей для разбора, набора и замены, а также ремонта настила пешеходной переправы.

2.4.16.3. Ширина ледового канала в местах расположения пешеходных ледовых переправ не должна превышать 22 метра, за исключением ледового канала в месте расположения пешеходной ледовой переправы ПРР «Экономия»- л/з № 29, ширина которого должна быть не менее 27 метров.

2.4.17. Для укрепления кромок льда в районе пешеходных ледовых переправ через ледовый канал подходы к ним размерами 20 х 20 метров должны регулярно очищаться от снега владельцем переправы.

2.4.18. Пешеходные ледовые переправы оборудуются прожекторами, освещение от которых направляется в сторону такой переправы, а транспортная ледовая переправа должна иметь штатное электрическое освещение. При этом, освещение ледовых переправ не должно создавать помех для судоводителей, проходящих через переправы судов.

2.4.18.1 Пешеходные ледовые переправы в тёмное время суток обозначаются постоянно включенным красным огнем на сигнальной мачте на высоте не менее 5 метров, расположенной в 10 метрах от кромки одной из сторон ледового канала.

2.4.18.2. В любое время суток правобережная оконечность неподвижной части транспортной переправы (расположенная на правом берегу по течению реки) обозначается красным постоянным огнём, видимым по всему горизонту, выставленным на мачте на высоте не менее 5 метров.

2.4.18.3. В любое время суток левобережная оконечность неподвижной части транспортной переправы (расположенная на левом берегу по течению реки) обозначается :

- при закрытой для движения судов транспортной переправе - красным постоянным огнём, видимым по всему горизонту, выставленным на мачте, на высоте не менее 5 метров;

- при открытой для движения судов транспортной переправе - зелёным постоянным огнём, видимым по всему горизонту, выставленным на той же мачте, на высоте не менее 5 метров;

2.4.19. В светлое время суток пешеходные ледовые переправы обозначаются видимыми вехами с красными флажками, установленными по обе стороны ледового канала выше и ниже переправы.

2.4.20. Разрешением судну на проход пешеходной или транспортной ледовой переправы служат следующие сигналы:

в светлое время суток - отмашка флажком в сторону движения судна, подаваемая персоналом поста переправы;

в тёмное время суток - выключение красного огня на сигнальной мачте и включение на ней зелёного огня.

2.4.21. Суда, следующие по ледовому каналу, при подходе к пешеходным и транспортным ледовым переправам обязаны на расстоянии не менее 0,5 мили до переправы подать один продолжительный звуковой сигнал.

2.4.22. Если к моменту подхода судна пешеходная или транспортная переправа с ледового канала не убрана или капитан судна сомневается в том, что переправа убрана и проход свободен, судно должно быть остановлено на расстоянии не менее 150 метров от переправы. Возобновить движение такое судно вправе после полной разборки переправы и получения разрешения на проход от поста, обслуживающего переправу.

2.4.23. В период ожидания готовности переправы для прохода судов капитаны судов должны следить за тем, чтобы судно не вмерзло в лед и могло в любое время начать движение.

2.4.24. При проходе ледовых переправ капитанам судов необходимо соблюдать все меры предосторожности во избежание разрушения кромок ледового канала.

2.4.25. После прохода ледовой переправы судно, а если их несколько, то последнее из них, должно намыть лед из ледового канала в район установки переходных мостков переправы.

2.4.26. Пропуск судов, вошедших в суточный план-график ледокольных и буксирных операций в порту Архангельск, составленный в соответствии с п. 2.4.3 настоящих обязательных постановлений, через ледовые переправы производится согласно времени, указанного в расписании пропуска судов.

2.4.27. Очередность прохода судов через пешеходные и транспортную переправы в каждом конкретном случае, определяет дежурный оператор ПРДС (Радио 5) и/или СУДС (Радио 17), о чём информирует капитанов судов непосредственно или через судового агента.

2.4.27.1 Суда, при проходе через переправу во вторую очередь, должны не менее чем за 300 метров до места наведения переправы врезаться в правую по ходу кромку ледового канала и остановиться для расхождения с судами, идущими навстречу. Возобновить движение такие суда могут только *после получения разрешения дежурного оператора ПРДС (Радио-5) и или СУДС (Радио 17).*

2.4.28. В случаях необходимости прохода судна, следующего на аварийно-спасательные работы и /или для оказания помощи через ледовые переправы, указанные переправы по распоряжению дежурного оператора ПРДС(Радио-5) и/или СУДС (Радио-17) должны быть убраны с ледового канала в любое время суток не зависимо от времени пропуска судов, указанного в расписании пропуска судов.

2.4.29. *После прохождения ледовой переправы последним судном согласно суточного плана-графика ледокольных и буксирных операций в порту Архангельск, с разрешения дежурного оператора ПРДС (Радио-5) и/или СУДС (Радио 17), ледовые переправы могут быть вновь установлены (собраны) на ледовом канале и ранее установленно-го в расписании пропуска судов времени.*

2.5. ПЛАВАНИЕ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

2.5.1 Маломерные суда- это суда, государственный и технический надзор за которыми осуществляет Государственная инспекция по маломерным судам (далее ГИМС) МЧС России.

2.5.2. Подлежат Государственной регистрации в ГИМС МЧС России принадлежащие юридическим и физическим лицам:

- самоходные суда внутреннего плавания и иные плавучие объекты вместимостью менее 80 тонн, с главными двигателями мощностью менее 55 кВт или подвесными моторами независимо от мощности , водные мотоциклы (гидроциклы) и несамоходных судов вместимостью менее 80 тонн, кроме(пассажирских, наливных, военных, прогулочных, парусных и спортивных судов, судов смешанного «река-море» плавания, а также принадлежащих физическим лицам гребных лодок грузоподъемностью менее 100 кг, байдарок грузоподъемностью 150 кг и надувных безмоторных судов- менее 225 кг, эксплуатируемых во внутренних водах).

- прогулочные суда пассажировместимостью не более 12 человек не зависимо от мощности главных двигателей и вместимости, иные суда и плавучие средства пассажировместимостью не более 12 человек с главными двигателями мощностью менее 55 кВт или подвесными моторами независимо от мощности, водные мотоциклы (гидроциклы) и несамоходные суда вместимостью менее 80 тонн (кроме пассажирских, грузопассажирских,

нефтеналивных, буксирных, военных и спортивных судов), используемых в целях мореплавания, с экипажами прошедшими проверку знаний, предусмотренную в «Обязательных постановлениях по порту Архангельск».

2.5.3. Государственную регистрацию и технический надзор спортивных судов, использующихся для спортивных и учебно–тренировочных целей, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости осуществляет Федеральное агентство по физической культуре и спорту.

«(см.Постановление Правительства Российской Федерации №74 от 31 января 2001 года; Приказ Госкомспорта РФ от 05 ноября 2002 года №440 с приложениями « Об утверждении правил классификации и технического надзора за спортивными судами»).

2.5.4. Под спортивными судами следует понимать суда, спроектированные, построенные или переоборудованные преимущественно или исключительно для занятия спортом, соревнований, тренировок, дальних спортивных плаваний, занятий другими водными техническими видами спорта.

2.5.6. По акватории Порта разрешается плавание маломерных судов, зарегистрированных установленным порядком, под управлением лиц, имеющих при себе документы, удостоверяющие личность, соответствующие дипломы, квалификационные свидетельства или удостоверения на право управления данным судном, выданные уполномоченными на то организациями. Движение их на акватории Порта производится вдоль береговой линии на безопасном расстоянии. Эти суда не должны мешать маневрированию крупнотоннажных судов.

2.5.7. Маломерные и спортивные суда должны иметь официальные регистрационные знаки, которые содержат название или номер (на борту или на парусе), наименование и местонахождение владельца судна. Регистрационные знаки наносятся на видном месте на внешней стороне борта.

2.5.8. Ответственность за соответствие категории спортивного судна или мореходного состояния маломерного судна фактическим метеоусловиям, а также за укомплектованность экипажей судов несет судовладелец.

2.5.10. Владелец маломерного судна, выходящего за пределы акватории Порта, обязан получить разрешение на выход в море в ИГПК и в ПУ ФСБ России по Архангельской области.

2.5.11. Возвратившись к месту стоянки, владелец маломерного судна обязан сообщить об этом в ИГПК и в ПУ ФСБ России по Архангельской области.

2.5.12. Маломерные и спортивные суда при плавании на акватории Порта, помимо требований, изложенных в предыдущих статьях данной главы, должны выполнять следующие требования:

2.5.13. Управлять этими судами должны только лица, имеющие соответствующие документы на право управления маломерным или спортивным судном и прошедшие очередную проверку знаний, предусмотренную статьями 3.4.11 и 3.4.12 «Обязательных постановлений» соответственно.

2.5.14. Маломерные и спортивные суда не должны мешать движению и маневрированию морских и речных судов и судов портового флота, для чего заблаговременно освобождать им путь, не пересекать по носу их курс ближе чем в 2 кбт (370 м) и приближаться к ним на ходу ближе чем на 30 метров.

2.5.15. Маломерным и спортивным судам запрещается подходить к причалам грузовых районов и пассажирским пристаням, к стоящим у причалов и на рейдах судам, становиться на якорь на рейдах и фарватерах или вблизи последних, за исключением случаев, изложенных в ст. 2.1.2.1

2.5.16. С разрешения ПРДС (Радио 5) допускается проход спортивных судов с высотой рангоута менее 14 метров под парусами через Городской рейд и мостовые охранные зоны мостов при условии, что направление ветра позволяет пройти эти участки акватории одним галсом (без лавировки), курсом, ведущим между опорами мостов, как это установлено статьями 2.3.8, 2.3.9 и 2.3.10 «Обязательных постановлений».

При высоте рангоута более 14 метров парусные суда должны следовать под подъемными пролетами мостов с убранными парусами, используя механический двигатель или на буксире, и выполнять требования ст. 2.3.7 «Обязательных постановлений».

2.5.17. Плавание гребных спортивных лодок всех классов, а также лодок, сдаваемых на прокат на водных станциях, разрешается только в пределах районов, границы которых администрации спортивных клубов и водных станций должны согласовать с **капитаном порта**. Схемы (планы) этих районов должны быть вывешены на видном месте в местах базирования этих судов.

2.5.18. Все водно-спортивные мероприятия (гонки спортивных судов, походы, парады и т.п.) должны производиться в стороне от запрещенных или ограниченных для плавания спортивных судов районов.

В случаях, когда необходимо проложить дистанцию соревнований или совершить плавание в пределах этих районов, организаторы соревнований или похода спортивных судов обязаны согласовать план этих мероприятий с **капитаном порта** не позднее, чем за двое суток до дня их проведения.

Однако, несмотря на это согласование, спортивные суда при проведении указанных мероприятий не должны мешать движению судов, следующих по фарватеру.

2.5.19. Парусные спортивные суда в реке Маймакса на участке от входа в рукав Маймакса до буя Экономский, на Городском рейде и в мостовых охранных зонах железнодорожного и автодорожного мостов должны следовать под механическими двигателями или на буксире.

Если при этом движении судно несет паруса, то оно должно выставить на наиболее видном месте знак в виде конуса вершиной вниз.

2.5.20. Места разрешенные для плавания водных мотоциклов (гидроциклов):

- правобережная протока реки Северная Двина от южной до северной оконечности острова Краснофлотский;
- в Никольском рукаве реки Северная Двина, от поселка Лайский Док до острова Шакилов».

2.6.ЛОЦМАНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

2.6.1. Лоцманское обслуживание на акватории Порта обязательно:

- для всех иностранных судов, независимо от их валовой вместимости;
- для всех судов с опасными грузами;
- для всех российских судов валовой вместимостью 500 и более, исключение составляют суда судоводители которых имеют «СОЛП».
- для судов длиной более 135 м и/или осадкой более 7,5 м;
- для морских судов, следующих под подъемные пролеты автодорожного и железнодорожного мостов;
- для судов независимо от типа, размеров и осадки, капитаны которых посещают Порт впервые.

2.6.1.1. Лоцманская проводка осуществляется:

- от буя «Мудьюгский №1» до причала погрузки/выгрузки при заходе судна в Порт Архангельск;
- от причала погрузки/выгрузки до буя «Мудьюгский №1» при выходе судна из Порта Архангельск.

2.6.2. Лоцманская проводка судов от буя «Мудьюгский №1» до первого места стоянки судна (причал, рейд) – при заходе судна с моря; или от места последней стоянки судна (причал, рейд) до буя «Мудьюгский №1» – при выходе судна из Порта в море, а также лоцманская проводка между грузовыми районами (участками, причалами) и рейдами при протяженности перехода 5 миль и более, считается внепортовой проводкой.

2.6.2.1. Лоцманская операция на акватории Порта при переходе судна из одного района Порта в другой протяженностью менее 5 миль, от одного причала к другому, не смежному с первым, в пределах одного грузового района; при смене якорной стоянки в пределах одного рейда, а также перестановка (перетяжка) судна вдоль кордонов смежных причалов на расстояние более 150 метров, считается внутрипортовой проводкой.

См. Приложение № 17

2.6.5. Заявки на лоцманское обслуживание подаются капитанами судов непосредственно или через морского агента в адрес Лоцманской службы (телефон: 65-07-69, УКВ позывной «Архангельск Радио-17»)

2.6.5.1. При следовании в Порт с моря заявка подается за 48 и 24 часа, до расчетного времени подхода к бую «Мудьюгский №1» с последующим уточнением за 6 часов в зимний период навигации и за 4 часа в остальное время года,

2.6.5.2. В период нахождения в Порту, заявка на все виды лоцманских услуг (при выходе в море, переходе из одного грузового района в другой и т.п.) подается за 6 часов в зимний период навигации и за 4 часа в остальное время года, до времени готовности судна начать движение, согласованного с ПРДС (Радио 5), с последующим уточнением за 2 часа

2.6.5.3. В заявке должны быть указаны следующие данные: наименование судна и его флаг, юридические адреса судовладельца и морского агента в Порту, максимальные размерения судна (длина, ширина, высота борта), осадка носом и кормой, высота рангоута от действующей ватерлинии, время, к которому лоцман должен прибыть на судно.

2.6.6. В случаях переноса времени начала работ или отказа от лоцманского обслуживания капитан судна должен известить об этом Лоцманскую службу не позднее, чем за 2 часа до первоначально заявленного срока. В случае невыполнения этого условия или задержки отхода более, чем на 30 минут, капитан судна обязан подписать прибывшему в ранее заявленное время лоцману лоцманскую квитанцию для взыскания полного лоцманского сбора за напрасный вызов.

2.6.7. Очередность лоцманской проводки судов на акватории Порта устанавливается ПРДС (Радио 5) в соответствии со статьей 2.2.8 «Обязательных постановлений».

2.6.8. Доставка лоцманов на суда и снятие их с судов обеспечивается:

- на Березовом баре в летний период навигации – лоцманским судном, в зимний период навигации – ледоколом. Судно, выполняющее функции лоцманского судна, несет постоянную радиовахту на УКВ на 16 канале, позывной «Пайлот»;

- на всей остальной акватории Порта – автомашиной, лоцманскими катерами.

2.6.9. В случаях невозможности доставить на судно лоцмана к указанному в заявке сроку, Лоцманская служба за 3 часа обязана информировать об этом ПРДС (Радио 5), капитана судна, морского агента или судовладельца и указать возможное время прибытия лоцмана на судно.

2.6.10. При неблагоприятной погоде (высота волны более 2 метров) прием/сдача лоцманов, на все суда, за исключением иностранных судов, судов с опасными грузами, а также судов длиной более 135 м и/или осадкой более 7,5 м. по согласованию с ПРДС (Радио 5), могут быть осуществлены в районе южной оконечности о. Мудьюгский.

2.6.11. При недостаточном количестве лоцманов в какой-то период времени суток или при неблагоприятных гидрометеорологических условиях (штормовая погода, лед), когда доставка (высадка) лоцмана на Березо-

вый бар или его снятие невозможны, Лоцманская служба, по согласованию с ПРДС (Радио 5), может предложить капитану судна и, при его согласии, осуществить лоцманскую проводку методом лидирования до места назначения судна или до места, где возможно произвести высадку лоцмана на судно (снятие лоцмана с судна), за исключением иностранных судов, судов с опасными грузами, а также судов длиной более 135 м и/или осадкой более 7,5 м.

2.6.12. Капитан судна, проводка которого осуществлялась методом лидирования, обязан подтвердить выполнение этой лоцманской операции подписанием лоцманской квитанции (или в случае выхода в море – радиограммой) в адрес начальника Лоцманской службы, которая служит основанием для взимания лоцманского сбора.

2.6.13. В случае, указанном в статье 2.6.10 «Обязательных постановлений», капитан судна с его согласия и по согласованию с ПРДС (Радио 5) может самостоятельно пройти участок между бумом «Мудьюгский №1» и местом стоянки лоцманского судна под проводкой БРЛС. В этом случае капитан судна подтверждает факт проводки БРЛС подписанием лоцманской квитанции.

2.6.14. В случаях нехватки лоцманов для удовлетворения всех заявок на лоцманские услуги в первую очередь удовлетворяются заявки судов, лоцманская проводка для которых обязательна, а из них – судов, имеющих длину более 125 метров и/или осадку более 7,5 метров.

2.6.15. Прибывший на судно лоцман обязан предъявить капитану лоцманское удостоверение и вручить для заполнения лоцманскую квитанцию установленного образца.

2.6.15.1. При заполнении лоцманской квитанции капитан должен указать наибольшие размерения судна, его осадку и высоту рангоута над действующей ватерлинией.

За неправильное объявление данных о судне на капитана может быть наложен штраф в размере до двукратной ставки лоцманского сбора, причитающегося за данную проводку судна, независимо от последствий, которые могут произойти из-за выдачи лоцману неверных сведений.

2.6.15.2. С прибытием лоцмана капитан судна должен вручить ему заполненную лоцманскую карточку установленного ИМО образца.

2.6.16. Капитан судна при нахождении на борту лоцмана и стажера лоцмана должен предоставить им отдельные помещения для отдыха, дать разрешение на бесплатное пользование судовой радиостанцией для переговоров по любым вопросам его служебной деятельности и обеспечить питанием за счет судна.

2.6.17. Присутствие лоцмана на судне не снимает с капитана, а при его отсутствии со старшего помощника, ответственности за управление судном и за организацию контроля за движением и местоположением судна.

2.6.18. Капитан (старший помощник) и лоцман должны работать в тесном контакте, постоянно обмениваться информацией относительно специфических условий плавания на конкретном участке проводки, особенно

стях управления судном при действующих гидрометеорологических условиях и маневренных возможностях судна, заблаговременно согласовать план швартовой операции или постановки на якорь (съемки с якоря), включая использование буксирных судов.

2.6.19. Капитан должен согласовать с лоцманом порядок подачи команд на руль (в машинное отделение, судовой швартовой команде, буксирным судам и т. п.).

2.6.20. Лоцман вправе отказаться от проводки судна, если капитан не будет следовать его рекомендациям, о чем он должен заявить капитану в присутствии третьего лица и доложить ПРДС (Радио 5) и Лоцманской службе.

В этом случае лоцман имеет право потребовать от капитана, чтобы в судовой журнал и лоцманскую квитанцию была внесена соответствующая запись.

2.6.21. Если у капитана судна возникают сомнения в действиях или намерениях лоцмана, то он должен попросить у лоцмана разъяснения, а если сомнение в неправильных действиях лоцмана все же остается, то капитан вправе предпринять любые действия в целях обеспечения безопасности судна, вплоть до отстранения лоцмана от исполнения своих обязанностей или требования о его замене.

В последнем случае капитан обязан объявить об этом лоцману в присутствии третьего лица и внести соответствующую запись в судовой журнал и лоцманскую квитанцию, а также доложить ПРДС (Радио 5) и Лоцманской службе и далее действовать по их указанию.

2.6.22. В случаях, отраженных в статьях 2.6.20 и 2.6.21, лоцман должен оставаться на мостике и быть готовым дать капитану соответствующие рекомендации для безопасного плавания судна, как по просьбе капитана, так и в случае, если он обнаружит, что действия капитана ведут судно к опасности.

2.6.23. Капитаны судов обязаны: постоянно поддерживать с лоцманским судном радиосвязь по УКВ и согласовывать все действия, заблаговременно определить борт приема (сдачи) лоцмана, уменьшить скорость своего судна до минимума и при необходимости лечь на такой курс, который прикроет бы лоцманское судно от волнения, прием и высадка лоцмана должны производиться с помощью лоцманского подъемника, забортного трапа или лоцманского штормтрапа, поданных со стороны подветренного борта, а при наличии крена и со стороны приподнятого борта, в темное время суток трап должен быть освещен так, чтобы источник света не ослеплял судоводителя лоцманского судна при подходе к нему, а лоцмана при подъеме или спуске по трапу.

2.6.24. Прибывший на судно лоцман вправе отказаться от проводки судна или прервать ее и по согласованию с ПРДС (Радио 5) и Лоцманской службой покинуть борт судна в случаях:

- отсутствия на борту одновременно капитана и старшего помощника капитана;

- если осадка судна превышает допустимую для конкретного участка пути;

- если судно имеет крен более 5 градусов или значительный дифферент на нос, если он не предусмотрен Информацией капитану об остойчивости и прочности;

- при задержке готовности судна к отходу более чем на 30 минут от носительно заявленного времени;

- если во время движения выяснится или возникнут подозрения, что судно находится в немореходном состоянии;

- если при подходе или отходе от причала выяснится, что капитан судна не заказал буксиры для обеспечения швартовной операции.¹⁰

Капитан судна, в указанных в данной статье случаях, обязан заполнить и подписать лоцманскую квитанцию для взыскания полного лоцманского сбора, причитающегося за проводку, для которой был заявлен лоцман.

Кроме того, капитан обязан аннулировать заявку на движение, поданную в ПРДС (Радио 5).

2.6.25. Если судно, следующее в Порт с моря, прибудет к бую «Мудьюгский №1» позднее 30 минут от заявленного срока, то назначенный на него лоцман может быть использован по другому назначению, а опоздавшее судно должно стать на якорь на Березовом баре в ожидании вновь назначенной ему очередности проводки в Порт на основании вновь поданных им заявок в ПРДС (Радио 5) и Лоцманскую службу.

2.6.26. Лоцманская служба не несет ответственности за возможные задержки и простой судна если:

2.6.26.1. На лоцманском судне не окажется лоцмана к моменту подхода к бую ««Мудьюгский №1»» судна, капитан которого не выполнил требования по информации о подходе, предусмотренные статьей 2.6.5.1 «Обязательных постановлений».

2.6.26.2. Заявка на лоцманские услуги на отход или на работы внутри Порта была дана несвоевременно.

2.6.26.3. Лоцманское судно отсутствует на штатном месте в районе буя «Мудьюгский №1» из-за неблагоприятных гидрометеорологических условий.

2.6.26.4. Проводка методом лидирования по мнению капитана и лоцмана лидирующего судна в данных условиях невозможна.

2.6.26.5. Судно подпадает под признаки статей 2.6.24 и 2.6.25 «Обязательных постановлений».

2.6.27. В случаях, когда лоцман и его стажер увезены проводимым судном за пределы обслуживаемого района, капитан судна обязан возместить им затраты на возвращение в город Архангельск (стоимость билета на транспорт, суточные, проживание в гостинице) и кроме того уплатить

¹⁰ В последних двух случаях лоцман по согласованию с ПУДС должен довести судно до ближайшего рейда, где судно должно стать на якорь.

Лоцманской службе особое вознаграждение за каждые сутки пребывания лоцмана и стажера за пределами Порта с момента окончания лоцманской проводки до прибытия на место.

2.6.28. Если в период лоцманской проводки судна с ним произойдет аварийный случай, то причастность лоцмана, его ошибки и упущения к этому случаю устанавливается в Заключении капитана порта по данному аварийному случаю.

2.6.29. За ущерб, причиненный судну в результате ненадлежащей его проводки по вине лоцмана, Лоцманская служба несет ответственность перед судовладельцем в размере не более десятикратной ставки лоцманского сбора, причитающегося за данную лоцманскую проводку.

2.7. БУКСИРОВОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ В ПОРТУ

2.7.1. Под буксировочными операциями по смыслу настоящей главы подразумеваются:

2.7.1.1. Буксировка одним судном другого на буксирном тросе за кормой, борт-о-борт (лагом) и способом толкания.

2.7.1.2. Использование буксирных судов при выполнении транспортных судами швартовых операций.

2.7.1.3. Использование буксирных судов для разворота (раскантовки) транспортных судов на рейдах, в разворотных бассейнах и гаванях.

2.7.1.4. Использование буксирных судов для буксировки плавучих объектов (лес в плотках, плавучие сооружения, доки, плавмастерские и т.п.).

2.7.2. При буксировке всех судов, в том числе и несамоходных, при наличии на них экипажа, возглавляемого капитаном, руководство буксировочной операцией осуществляет капитан буксируемого судна, если договором буксировки обязанность по управлению буксировкой не возложена на капитана буксирующего судна (буксировщика, буксира).

2.7.3. При буксировке судна без экипажа и при отсутствии в составе экипажа дипломированного судоводителя руководство буксировочной операцией осуществляет капитан (старший, сменный помощник – далее капитан) буксировщика.

Когда буксировочную операцию выполняют несколько буксировщиков, то руководство осуществляет капитан головного буксировщика.

2.7.4. При буксировке крупных объектов, габариты которых близки или равны предельным для данного фарватера (канала) буксировочная операция осуществляется по плану, утверждённому **капитаном порта**.

2.7.5. Буксировочными операциями на акваториях судоремонтных заводов руководит капитан завода или лицо, выполняющее его функции.

2.7.6. Руководитель буксировочной операции до начала буксировки обязан совместно с капитанами судов, участвующих в буксировочной операции, и лоцманом, согласовать порядок работ, взаимодействие судов, порядок сигнализации и связи при этом.

2.7.7. Количество и мощность буксиров, необходимых для выполнения предстоящей буксировочной операции, определяется капитаном судна

в зависимости от размеров, осадки, маневренных качеств и других особенностей судна, гидрометеорологической обстановки в Порту с учетом рекомендаций Лоцманской службы и ПРДС (радио 5).

В период зимней навигации количество и мощность буксиров, необходимых для выполнения буксировочной операции, устанавливает Штаб.

2.7.8. Буксировка запрещается, если:

- мощность двигателей и маневренные качества буксировщика не обеспечивают надежного управления буксирным караваном (с учетом действующих в период буксировки ветра и течения);
- буксируемый объект находится в немореходном состоянии;
- у буксируемого судна ошвартованы плавучие средства, увеличивающие габариты каравана сверх установленных статьей 2.7.21 величин;
- состав каравана состоит из нескольких судов или барж, груженных легковоспламеняющимися жидкостями, температура вспышки которых 61 градус С и ниже, а также судов с недегазированными танками, после перевозки таких грузов;
- в темное время суток на буксируемом объекте отсутствуют навигационные огни, предписанные пунктами (е) и (f) Правила 24 МППСС-72, а на буксировщике нет прожектора для освещения буксируемого объекта при расхождении с судами;
- не обеспечивается безопасность плавания буксирного состава или его движение может создать опасные ситуации для других судов по причинам, особо не оговоренным в данной статье.

2.7.9. Заявки на необходимое буксирное обеспечение подаются капитанами судна в адрес владельцев буксиров через морского агента или соответствующие службы судовладельца не позднее, чем за 4 часа до предполагаемого начала буксировочной операции – в летний период навигации, и за 6 часов – в зимний период навигации, с последующим уточнением за 2 часа.

Владелец буксиров должен немедленно, по получению заявки, подтвердить (или отказать) в услуге на буксирное обеспечение.

В случаях изменения срока начала работ или отказа от заявленной буксировочной операции, капитаны судов обязаны уведомить об этом владельца буксиров не позднее, чем за 2 часа до наступления ранее заявленного срока.

2.7.10. В случае, когда заявленные капитаном судна буксиры не могут прибыть к заявленному сроку, их владелец обязан информировать об этом капитана судна (непосредственно или через морского агента) не менее, чем за 2 часа до заявленного времени, указать причину задержки и определить время, когда буксиры смогут прибыть к судну.

2.7.11. Если с подходом буксиров к заявленному времени судно будет не готово к выполнению буксировочной операции, спустя 30 минут после него владелец буксиров вправе отозвать их для выполнения очередной буксировочной операции.

В этом случае капитан судна обязан оформить наряд на оплату за работу буксиров, включив в него время, затраченное буксирами на переходы с базы и на базу и время их простоя у борта судна.

2.7.12. Если прибывшие буксиры не будут отозваны по причине, указанной в статье 2.7.11, то все время простоя их у борта судна до начала буксировочной операции считается рабочим временем буксиров и подлежит оплате по отдельному наряду.

2.7.13. Капитан судна, заказавший буксиры, но по их прибытии отказавшийся от их услуг, обязан оформить наряды на оплату переходов буксиров с базы до судна и обратно.

2.7.14. Владелец буксиров не несет ответственности за возможные задержки и простой судна, если:

- заявка на услуги буксиров была подана с нарушением сроков указанных в ст. 2.7.9;
- буксир задержался в пути из-за гидрометеорологических условий (лед, туман, сильный ветер и т.п.);
- ПУДС запретил подход (отход) судна к (от) причалу (а).

2.7.15. Буксируемые морские суда в период выполнения буксировочной операции, должны иметь готовыми к работе главные двигатели, рулевое и якорное устройства.

2.7.16. Буксировка морских судов с выведенными из эксплуатации главными двигателями, рулевым или якорным устройством, допускается только с особого разрешения **капитана порта**.

2.7.17. Буксировка морских судов длиной более 80 метров, имеющих выведенный из эксплуатации главный двигатель или рулевое устройство, должна осуществляться как минимум двумя буксировщиками мощностью не менее 470 кВт каждый.

2.7.18. Перед началом буксировки несамоходного судна или объекта, на котором имеется экипаж, возглавляемый дипломированным капитаном (скипером), последний должен убедиться в мореходном состоянии судна или объекта и информировать капитана буксировщика о техническом состоянии судна (объекта).

2.7.19. Владелец несамоходного судна (объекта), на котором отсутствует экипаж или в составе экипажа нет дипломированного судоводителя, обязан до подхода буксировщика привести судно (объект) в состояние, пригодное для безопасной буксировки.

2.7.20. Капитан буксировщика перед началом буксировки несамоходного судна (объекта), указанного в статье 2.7.19, обязан лично убедиться в его мореходном состоянии путем проверки герметичности горловин, люков, дверей, правильности его загрузки, наличия навигационных огней и знаков и т.д.

2.7.21. На акватории Порта разрешается одновременная буксировка одним или несколькими буксирными судами:

2.7.21.1. На буксире за кормой одного морского судна, если его длина не превышает 80 метров.

2.7.21.2. В реках Маймакса и Кузнечиха, а также в судоходных протоках дельты реки Северная Двина на буксире за кормой каравана (состава) речных барж, лихтеров, плашкоутов и т.п. объектов общей длиной **буксируемого состава** не более 150 метров и шириной до 30 метров.

2.7.21.3. На всех остальных судоходных путях на буксире за кормой каравана (состава) речных барж из 6 единиц общей длиной не более 250 метров и шириной не более 30 метров, способом борт-о-борт (лагом) только одного судна длиной не более 80 метров при условии, что общая ширина буксировщика и буксируемого объекта не превышает 30 метров.

2.7.21.4. Способом толкания одним буксиром-толкачем только одного объекта при общей длине состава не более 120 м.

2.7.21.5. На участке от верхней, по течению реки, границы акватории Порта до Верхне-Бакарицкого рейда, с разрешения ПРДС (Радио 5), допускается буксировка способом толкания состава речных барж из четырех единиц общей длиной не более 250 метров и шириной 30 метров.

2.7.21.6. Перед входом на акваторию Порта составов судов, указанных в п.п. 2.7.21.3 и 2.7.21.5, для обеспечения их безопасного маневрирования должны направляться дополнительные буксировщики, количество которых согласовывается с ПРДС (Радио 5).

2.7.21.7. Для расформирования караванов (составов) речных барж с целью их постановки к причалу или на якорь (якорный буй) должны направляться дополнительные буксировщики. Ответственность за безопасное расформирование каравана (состава) барж несет капитан головного буксировщика.¹¹

2.7.22. При буксировке судов на буксире за кормой – на участке от буя «Мудьюгский №1» до устья протока Подборка, длина буксирного троса не должна превышать 100 метров, на всей остальной акватории Порта – 50 метров.

2.7.23. Место формирования каравана для буксировки судов (объектов) в море и его расформирование для ввода в Порт устанавливается ПРДС (Радио 5) в зависимости от гидрометеорологических условий, размеров и осадки буксировщика и буксируемого объекта, а также технического состояния последнего.

ПРДС (Радио 5) вправе потребовать от руководителя буксировочной операции привлечения дополнительных буксиров для обеспечения формирования и расформирования буксирного каравана и для использования этих буксиров для безопасной буксировки судна (объекта) до (с) места формирования каравана.

2.7.24. Формирование и расформирование буксирных караванов из нескольких объектов для буксировки на акватории Порта должно производиться в стороне от фарватеров и подходных путей к причалам.

¹¹ Здесь и далее под общей длиной буксирного каравана подразумевается наибольшая длина от носа буксировщика до кормы последнего буксируемого объекта.

2.7.25. При буксировке объектов методом толкания и борт-о-борт (лагом) для судоводителя буксировщика должен быть обеспечен достаточный обзор по всему горизонту.

Если при буксировке указанными методами какая-то часть горизонта будет закрыта для судоводителя буксировщика конструкциями или грузом буксируемого объекта, на буксировщике или объекте должен быть выставлен дополнительный наблюдатель.

2.7.26. При выполнении буксировочных операций с морскими судами, буксирный трос достаточной прочности подается на буксировщик с этих судов.

Суда, имеющие бульбовые обводы форштевня, должны подавать буксирный трос с бака на буксировщик только с помощью бросательного конца.

2.7.27. Судно, подлежащее буксировке, не должно поднимать якорь или отдавать швартовы, если оно стоит у причала или у другого судна, до тех пор, пока не будет подан (принят) и закреплен буксирный трос, как на буксировщике, так и на судне, а при буксировке лагом – пока не будут закреплены швартовы, соединяющие его с буксировщиком.

2.7.28. Буксирные тросы, равно как и швартовы при буксировке лагом, могут быть отданы не ранее, чем буксируемое судно будет поставлено на якорь, либо ошвартовано у причала или у другого судна.

При работе с судами, когда руководство буксировочной операцией осуществляет капитан буксируемого судна, буксирный трос отдается по команде с последнего.

2.7.29. Если в период буксировки были обнаружены причины, влияющие на безопасность буксируемого объекта (каравана), то буксировка должна быть прекращена, а буксируемый объект (караван) поставлен в ближайшее безопасное место.

В этом случае капитан буксировщика обязан сообщить в ПУДС и судовладельцу о прекращении буксировки, причине ее прекращения и месте, где буксируемый объект (караван) поставлен.

2.8. БУКСИРОВКА ЛЕСА В ПЛОТАХ

2.8.1. Буксировка леса на акватории Порта разрешена только в плотях и кошелях. Сплав плотов без буксирной тяги и молевой сплав леса запрещены.

2.8.2. Для буксировки на акватории Порта допускаются плоты, которые полностью отвечают всем требованиям «Технических условий сплотки, формирования и оснастки плотов, буксируемых по рекам Северная Двина и Вычегда с их притоками».

2.8.3. На акватории Порта допускается буксировка плотов, размеры которых не превышают:

- в протоке Бакарица - 30 x 160 метров
 - в реке Маймакса - 60 x 335 метров
- с установлением одностороннего движения,

- на участке выше автодорожного моста до сортировочных пунктов - 100 x 500 и - 60 x 700 метров
- на всех остальных участках - 80 x 415 метров.

2.8.4. Количество буксировщиков и их суммарная мощность устанавливаются диспетчерской службой организации, осуществляющей транзитные и местные буксировки плотов, совместно с капитаном головного буксировщика и согласовывается с ПРДС (Радио 5) с учетом:

- габаритов плота (длина, ширина, осадка, кубатура);
- гидрометеорологических условий в Порту;
- обеспечения нормальной управляемости каравана при проходе под мостами и на поворотах в крутых изгибах реки;
- обеспечения движения плота при буксировке против течения или удержания его на месте на течении.

2.8.5. Руководителем буксировки плотов является капитан головного буксировщика.

2.8.6. На каждый случай буксировки плотов, как идущих в Порт транзитом, так и при их разводке с расчалочных пунктов, капитан головного буксировщика обязан через свою диспетчерскую службу подать заявку в ПРДС (Радио 5) для получения разрешения на буксировку плота по акватории Порта.

2.8.7. При выдаче разрешения на движение ПРДС (Радио 5) должен информировать капитана головного буксировщика через соответствующую диспетчерскую службу или непосредственно по УКВ:

- о возможных ограничениях плавания по маршруту буксировки плота;
- о гидрометеорологических условиях в Порту;
- о возможной встрече с морскими судами, совершающими движение по каналам Порта;
- о расстановке судов на рейдах;
- о всех изменениях в навигационной обстановке в период следования каравана.

2.8.8. Вход на акваторию Порта транзитных плотов, а также отвод их от расчалочно-сортировочных пунктов должен производиться только после получения на это разрешения ПРДС (Радио 5).

2.8.9. При движении плотов на акватории Порта капитан головного буксировщика должен давать ПРДС (Радио 5) через соответствующую диспетчерскую службу информацию, предусмотренную статьей 2.2.23 «Обязательных постановлений» и дополнительно информировать о времени:

- начала и окончания раскантовки плота у лесостоянки (расчалочно-сортировочного пункта);
- окончания установки плота в указанных пунктах; и месте, где караван застало встречное течение.

2.8.10. Буксировка плотов должна осуществляться, как правило, в стороне от фарватеров для морских судов.

2.8.11. Дистанция между двумя буксируемыеми плотами, следующими в одном направлении в реке Маймакса, не должна быть менее 1 км; на всей остальной акватории Порта – не менее 500 метров.

2.8.12. Караваны плотов могут пересекать морской или речной фарватер только при отсутствии вблизи судов, идущих по этому фарватеру.

2.8.13. Буксирам с плотами обгон других буксиров с плотами запрещается.

2.8.14. Буксировка плотов на акватории Порта запрещается в случаях:

- когда состояние плотов не отвечает техническим условиям их формирования и буксировки;
- когда временно прекращено движение всех судов на акватории Порта или отдельных ее участках;
- при скорости ветра более 10,7 м/с;
- при неблагоприятном прогнозе погоды на ближайшие 12 часов (ветер силой более 5 баллов, туман и т.п.);
- при появлении первичных форм льда;
- в протоке Бакарица и на акватории ПРР Бакарица в период с 00.00 до 04.30, если в ПРДС (Радио 5) имеются заявки на проход судов под подъемные пролеты автодорожного и железнодорожного мостов.

2.8.15. В период буксировки плотов в темное время суток на них должны быть выставлены следующие огни:

- на плотях длиной до 60 метров – один белый огонь в хвосте плота;
- на плотях длиной 61-120 метров - два белых огня: один в голове плота, другой – в хвосте;
- на плотях длиной 121 – 240 метров – четыре белых огня по углам плота;
- на плотях длиной 241 – 480 метров – шесть белых огней по бортам плота: два в голове, два на середине и два в хвосте.
- на плотях длиной 481-700 метров – восемь огней по бортам плота: по два в голове и хвосте и по два огня на каждой стороне через одну треть общей длины плота.
- на плоту – сигаре длиной менее 60 метров – один белый огонь в хвосте сигары, при длине более 60 метров - по одному белому огню на ее оконечностях;
- на кошелевом плоту выставается по одному белому огню на оконечностях кошеля.

Эти огни должны выставляться на высоте не менее 1 метра над плотом. Они должны быть видимы по всему горизонту на расстоянии не менее 1 мили.

Если по каким-либо причинам на плоту отсутствуют огни, указанные выше, то головной буксировщик обязан иметь наготове прожектор для того, чтобы осветить плот при расхождении с другими судами (встречными или обгоняющими).

2.8.16. Буксиры с плотом, при уменьшении видимости до 1 км и менее, должны подавать через промежуток не более 2 минут следующие сигналы:

- головной буксировщик – один продолжительный и два коротких звука (..)
- буксир в хвосте плота, несущий дополнительные огни – один продолжительный и три коротких звука (...)

2.8.17. Если буксировщики плота, по каким-либо причинам, не могут должным образом управлять им, то капитан головного буксировщика обязан доложить об этом ПРДС (Радио 5) и своему диспетчеру, запросив у последнего дополнительные буксирные средства.

Для этой цели в распоряжении диспетчера всегда должны быть резервные буксиры.

2.8.18. Получатель плота обязан:

- иметь в пунктах их постановки причальные устройства для закрепления и удержания;
- направить свои суда для встречи и оказания помощи при его постановке в конечном пункте. Эти суда должны встретить плот за 10 км в период паводкового течения и за 5 км в летний период;
- указать капитану головного буксировщика место постановки плота и направить к времени прибытия плота достаточное количество рабочих для его закрепления.

2.8.19. Буксировщики плота (головной, вспомогательные и направленные согласно статье 2.8.18 его получателем) должны удерживать в пункте его постановки до тех пор, пока плот не будет надежно закреплен за стационарные причальные устройства и (или) получатель не даст разрешение на отход от плота.

2.8.20. Буксирные суда, стоящие с ширмами для улавливания аварийной древесины, не должны близко подходить к оси канала и перегораживать проход идущим по нему судам.

Если, по производственной необходимости, они выйдут на канал (фарватер), то при приближении судов, могущих идти только по этому каналу, они обязаны заблаговременно освободить проход, уйдя за бровку канала.

При ограниченной видимости буксирные суда с ширмой должны прижаться к берегу настолько, насколько им позволяет осадка, и стать на якорь.

2.8.21. Маломерные суда, осуществляющие сбор плавающей древесины и ее уборку с берегов реки, должны производить эти работы с особой осмотрительностью и не мешать движению других судов.

2.8.22. В случае аварии с плотом, в результате которой произошел вынос древесины за боны, капитан головного буксировщика обязан немедленно доложить об этом диспетчерской службе по принадлежности и через него через ПРДС (Радио 5) - **капитану порта**, а также дать команду вспомогательным буксирам предпринять все возможные в создавшейся ситуа-

ции меры по ликвидации или уменьшению последствий аварии, сохранению древесины и сплottedного такелажа.

2.8.23. В зависимости от размеров аварийного роспуска древесины из буксируемых плотов и из лесостоянок (ширм, кошелей и т.п.), диспетчерская служба организует сбор аварийной древесины буксирными средствами своей организации, или выходит на **капитана порта** с просьбой оказать содействие в направлении на сбор аварийной древесины судов других организаций.

3.ВХОД СУДОВ В ПОРТ И ВЫХОД ИХ ИЗ ПОРТА

3.1.ИНФОРМАЦИЯ О ПОДХОДЕ

3.1.1. Капитаны судов, следующих в Порт с моря, обязаны через судовладельца или морского агента дать в адрес **капитана порта**, лоцманской службы, стивидорной компании, а капитаны иностранных судов и российских судов заграничного плавания дополнительно в адрес дежурной службы Пограничного управления ФСБ России по Архангельской области (далее ПС ФСБ России по АО) по тел./факсу 41-41-70 и подразделения пограничного контроля, на участок которого идет судно, Архангельской таможни, первичную информацию о расчетном времени подхода к границе акватории Порта – за 48 часов, вторично - за 24 часа, с последующим уточнением за 6 часов в зимний период навигации и за 4 часа – в остальное время года.

До захода в Порт капитаны судов проводят все положенные мероприятия согласно Кодексу ОСПС по установлению на судне уровня охраны, который действует в Порту и сообщают об этом должностному лицу портового средства, ответственному за охрану. При изменении уровня охраны судна на уровни 2 и 3 или установлении этих уровней охраны, судно должно подтвердить должностному лицу СМБ ФГУ «АМП Архангельск» получение инструкции и доложить о начале принятия мер и выполнения процедур, изложенных в судовом плане охраны.

Капитаны речных судов, следующих в Порт с юга, при пересечении южной границы акватории Порта должны дать **капитану порта** через ПРДС (Радио-5) первичную информацию о заходе в Порт.

3.1.1.1. Капитаны судов, прибывающих из-за границы, в случаях обнаружения на борту иностранных граждан или лиц без гражданства, не являющихся пассажирами или членами экипажа, а также в случаях схода на берег и временного пребывания на территории Российской Федерации иностранных граждан-моряков, членов экипажей, на срок более 24 часов, обязаны немедленно через судовладельца или агента судна сообщить об этом ПУ ФСБ России по АО, Поморскому посту Архангельской таможни и территориальному органу федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление функций по контролю и надзору в сфере миграции и давать информацию последнему о подходе судна к границе акватории Порта в сроки, указанные в статье 3.1.1.

3.1.2. Капитан судна в первичной информации о подходе сообщает капитану Порта, *Поморскому посту Архангельской таможни* непосредственно или через морского агента дополнительно к сведениям, перечисленным в разделе 3.1. Общих правил, следующие данные:

- позывной судна и его идентификационный номер ИМО;
- флаг судна, порт приписки;
- судовладелец (его данные);
- наименование агентирующей организации и ее юридический адрес;

- ширину судна и высоту его надводного борта;
- цель захода;
- наименование и количество груза на борту;
- наименование грузополучателя (на приход в порт) ;
- наименование грузоотправителя (на отход из порта);
- количество членов экипажа и пассажиров;
- наименование фрахтователя и его юридический адрес;
- состояние судовых устройств, влияющих на маневренные характеристики и безопасность груза;
- наличие на борту опасного груза и его класс согласно Международному морскому кодексу по опасным грузам (Кодекс ММОГ) и номер по классификации ИМО;
- наличие Международного Свидетельства об охране судна, название органа выдавшего свидетельство и срок действия;
- уровень охраны, на котором судно эксплуатируется в данный момент;
- уровень охраны, на котором судно эксплуатировалось в любом предыдущем портовом средстве за последние 10 заходов;
- дата и время подачи информации.

3.1.2.1. Капитаны танкеров, дополнительно к сведениям, указанным в статье 3.1.2, сообщают: количество балласта на борту (изолированного, чистого и грязного) и наличие не дегазированных грузовых танков.

3.1.2.2. Капитаны судов, перевозящих навалочные грузы, дополнительно к сведениям, указанным в статье 3.1.2, обязаны передать через агента или судовладельца в адрес стивидорной компании, которая будет производить выгрузку (погрузку), информацию согласно статье 3.2, раздела 3 «Кодекса безопасной практики погрузки и разгрузки навалочных грузов», утвержденного Резолюцией ИМО А.862(20) 21.11.97.

3.1.3. Если судно посещает Порт впервые, то в первичной информации в адрес **капитана порта**, помимо данных, указанных в статье 3.1.2, сообщаются следующие сведения:

- позывной сигнал;
- валовая и чистая вместимости;
- наибольшие длина, ширина судна и высота надводного борта;
- осадка судна на летнюю грузовую марку на морскую и пресную воду;
- максимальная высота рангоута от действующей ватерлинии на летнюю грузовую марку на пресную воду.
- а так же всю необходимую информацию согласно требований МК ОСПС.

3.1.4. Капитан буксирующего судна, выполняющего буксировку самоходного или несамоходного объекта, дополнительно к сведениям согласно статье 3.1.2 настоящих «Обязательных постановлений», сообщает габаритные размеры буксируемого объекта, его осадку, длину буксирной

линии, наличие крена и дифферента буксируемого объекта, необходимое дополнительное количество буксиров для ввода объекта в Порт.

3.1.5. В зимний период навигации, когда проводка судов в Белом море и на акватории Порта осуществляется ледоколами, капитаны судов должны давать в адрес **капитана порта** информацию о времени прибытия к линии, соединяющей мысы Святой Нос и Канин Нос за 48 и 24 часа, а также дополнительно следующие данные о судне:

- категория ледовых усилений;
- тип и мощность главных двигателей;
- материал гребного винта;
- наличие топлива, воды, продовольствия и их суточный расход;
- особенности технического состояния судна, влияющие на его проводку во льдах.

При следовании в Белом море в ледовых условиях в период зимней навигации капитан судна каждые 6 часов должен информировать Штаб ледовых операций о движении судна, его местоположении, ледовых и погодных условиях».

3.1.6. Капитан судна, прибывающего в Порт в аварийном состоянии самостоятельно или на буксире и капитан судна, осуществляющего буксировку аварийного объекта, обязан помимо указанной в статьях 3.1.2, 3.1.3 и 3.1.5 информации, дать данные о характере повреждений, величине крена и дифферента, состоянии остойчивости, маневренных качеств аварийного судна с учетом повреждений; потребность в буксирах, необходимых для буксировки судна по акватории Порта и другую, по усмотрению капитана, информацию о состоянии судна, влияющую на его мореходные качества.

3.1.7. Капитаны судов, прибывающих из-за границы, обязаны, не позднее чем за 6 часов до подхода к границе акватории Порта, сообщить через морского агента (судовладельца) санитарным органам о наличии на борту больных или подозрительных на инфекционное заболевание лиц, о падеже грызунов и другие сведения, согласно морской медико-санитарной декларации в соответствии с «Правилами по санитарной охране территории Российской Федерации».

3.1.8. В случаях переадресовки судна капитан обязан через судовладельца или морского агента уведомить об этом **капитана порта** и других должностных лиц, указанных в статье 3.1.1, и аннулировать заявки, поданные в их адрес.

3.1.9. В случае отсутствия или несвоевременной и неточной информации о подходе судна, что повлекло за собой задержку захода его в Порт, несвоевременную постановку его под грузовые операции и т.п., убытки за простой судна, и простой грузовых участков и подразделений различных предприятий, оказывающих судну те или иные услуги, относятся на счет судна.

3.1.10. Заявки на предоставление различного рода услуг организациями, обслуживающими флот, подаются капитаном судна через морского агента или диспетчерскую службу судовладельца.

3.2. ОФОРМЛЕНИЕ ПРИХОДА

3.2.1. Все суда, прибывающие в Порт из-за границы, а иностранные суда и в случае прихода из другого российского Порта, обязаны пройти пограничный, таможенный и при необходимости другие виды контроля, которые могут быть произведены у причалов или на рейдах.

Морские агенты, обслуживающие прибывающие в Порт суда, должны заблаговременно согласовать с органами, осуществляющими санитарно-карантинный досмотр, пограничный и таможенный контроль место их проведения и информировать об этом капитанов судов и ПРДС (Радио 5).

В свою очередь, капитанам судов, при подходе к границам акватории Порта, необходимо своевременно связаться с морским агентом и уточнить место прохождения указанных формальностей.

3.2.1.1. До окончания санитарно-карантинного досмотра судна никто, кроме лоцмана, не может входить на судно и сходить с него.

3.2.1.2. Передвижение людей, а также передача каких-либо предметов с судна на берег или другое судно и обратно до окончания пограничного и таможенного контроля запрещается.

3.2.2. Все суда, прибывшие в Порт с моря, кроме судов, прибывших с промысла водных биологических ресурсов, обязаны оформить приход судна в ИГПК в течение 24 часов с момента постановки к причалу или на якорь на одном из внутренних рейдов.

3.2.3. Приход судов в Порт с моря оформляется самостоятельно или через морских агентов, их обслуживающих:

- российских и иностранных судов в ИГПК (ул.Карла Маркса, д.6, тел.65-36-04), время работы круглосуточно;

- российских судов, прибывших с промысла водных биологических ресурсов в АРПН (Ленинградский проспект, 324, тел.61-05-96, время работы 08.00.- 17.00. в нерабочие часы оформление производится по предварительным заявкам),

3.2.4. Для оформления прихода судна в Порт в ИГПК, дополнительно к документам, перечисленным в пункте 3.2.2. Общих правил, представляются:

- копии лицензии судовладельца или оператора;
- документы на право перевозки опасного груза (если судно планируется под погрузку такого груза);
- декларацию (информацию) о грузе при подаче судна под погрузку.

3.2.5. Если в рейсе с судном произошел аварийный случай, капитан судна, с приходом в Порт, письменно сообщает об этом **капитану порта** в Общей декларации или Показаниях капитана на приход, а также представляет заявление об аварийном случае.

3.2.6. Суда, прибывшие в Порт на буксире, если на них имеется экипаж, возглавляемый капитаном (шкипером), оформляют приход самостоятельно.

Приход буксируемого судна (объекта) без экипажа на борту оформляется капитаном буксировщика или руководителем буксировочной операцией.

3.2.7. Суда, осуществляющие внутренние рейсы по Белому морю, прибывшие в Порт Северодвинск с моря, должны оформлять приход в ИГПК Архангельск (промысловые суда в АРПН) в порядке и сроки, установленные в данной главе.

3.3.ОФОРМЛЕНИЕ ВЫХОДА

3.3.1. Капитаны всех судов, кроме промысловых, намеревающихся выйти за пределы морской границы акватории Порта, обязаны оформить выход в ИГПК.

Капитаны всех российских судов, отправляющихся за границу, перед выходом в море должны предъявить судно отделу надзора на транспорте и санитарной охраны территории Управления Роспотребнадзора по Архангельской области.

Время работы отдела к с 08.00 до 20.00. ежедневно.

Заявки на предъявление судна специалистам отдела принимаются с 08.00 до 10.00 на текущий день и в течение рабочего дня – на следующий.

Адрес отдела : ул.Гайдара, д. 24,

Телефоны: специалисты СКО - 21-12-34

Начальник отдела - 28-67-23

3.3.2. Выход судна в море может быть оформлен как в помещении ИГПК, так и представителем ИГПК на борту судна.

3.3.2.1. Капитаны судов должны в письменной форме (факс, эл. почта) информировать ИГПК о предстоящем выходе в море не менее, чем за 12 часов до предполагаемого времени съёмки со швартовых (якоря) и согласовать с ней порядок оформления выхода (самостоятельно в ИГПК или ее представителем на борту судна).

3.3.2.2. Решение о месте оформления выхода принимает начальник смены ИГПК, о чем он информирует капитана судна не позднее, чем за 6 часов до заявленного судном расчетного времени съёмки со швартовых или якоря.

3.3.2.3. Капитаны судов, оформление выхода которых будет производиться на борту судна, обязаны не позднее, чем за 4 часа до заявленного времени съёмки со швартовых (якоря) уточнить в ИГПК время готовности судна к проверке представителем ИГПК.

3.3.3. Капитаны судов, следующих за границу, а иностранные суда и в случаях следования в другой российский Порт, обязаны через морских агентов сообщить сведения, перечисленные в п.3.1.2. в органы пограничного и таможенного контроля за 12 часов до предполагаемого времени предъявления судна для пограничного и таможенного контроля, с последующим уточнением за 4 и 2 часа. Очередность прохождения контроля: таможенный, пограничный.

К указанному выше времени судно должно оформить отход в ИГПК (АРПН).

3.3.4. Капитаны судов, выходящих в каботажный рейс, должны после оформления отхода в ИГПК подать через морского агента или судовладельца заявку на оповещение в адрес начальника Пограничного управления ФСБ России по Архангельской области (почтовый адрес 163030, г. Архангельск, ул. Русанова, 1а, телефон/факс 41-41-70).

В заявке на оповещение должны содержаться следующие сведения:

- название судна;
- судовладелец (наименование, юридический адрес);
- флаг судна, Порт приписки;
- количество экипажа на судне и буксируемом объекте;
- количество пассажиров на борту судна;
- название буксируемого объекта;
- количество и вид груза на борту судна и/или буксируемом объекте;
- порты назначения;
- расчетное время отхода от причала или съемки с якоря;
- дата и время подачи уведомления;
- заявка должна быть подписана капитаном, заверена судовой печатью.

3.3.5. При стоянке судна в Порту менее 24 часов вся информация и заявки, предусмотренные статьями 3.3.2-3.3.5 настоящих «Обязательных постановлений» даются сразу же по прибытию судна в Порт.

3.3.6. Во всех случаях, предусмотренных статьями 3.3.2-3.3.5 настоящих «Обязательных постановлений», если судно не может быть готово к заявленному сроку для оформления тех или иных портовых формальностей на отход, капитан обязан не позднее, чем за 2 часа до первоначально заявленного срока известить об этом по УКВ или телефону ИГПК и ПРДС (Радио 5), и через агента ПУ ФСБ по АО, указать другое время готовности судна или полностью аннулировать заявку.

3.3.7. Для оформления выхода в ИГПК предъявляются:

- общая декларация (для судов, уходящих за границу) или «Заявление капитана на право отхода» (для всех остальных судов);
- сертификат о безопасной укладке и креплении груза или акт приема работ по креплению груза;
- информация об остойчивости;
- санитарное свидетельство (для российских судов);
- два экземпляра судовой роли,
- дипломы и квалификационные свидетельства экипажа,
- от пожарной охраны - «Акт осмотра судна »
- а также судовые документы, перечисленные в статье 3.2.4 «Обязательных постановлений».

3.3.8. Суда, выходящие в море на буксире, если на них имеется экипаж, возглавляемый капитаном, оформляют отход самостоятельно.

Если на буксируемом объекте отсутствует дипломированный судоводитель, то выход буксируемого объекта оформляет капитан буксирова-

щика (руководитель буксировочной операции) одновременно с оформлением отхода своего судна.

При оформлении выхода капитан буксировщика помимо документов, перечисленных в статье 3.3.7, должен предъявить в ИГПК «План перехода», «Инструкцию по обеспечению безопасной морской буксировки», а если буксируемый объект без экипажа или на нем отсутствуют дипломированные морские специалисты, то капитан должен предъявить Акт осмотра этого объекта комиссией буксировщика.

3.3.9. Суда, совершающие регулярные рейсы с короткой стоянкой в Порту (менее 24 часов), могут оформить разрешение на выход в море на определенный, согласованный с Капитаном порта срок, зависящий от наименьшего срока действия любого из судовых документов.

В течение установленного срока действия указанного выше разрешения, капитан судна обязан по любым каналам связи давать в ИГПК информацию о времени отхода судна от причала (с рейда), пункте назначения, о роде и количестве груза и/или пассажиров на борту судна.¹²

По окончании срока действия разрешения, а также в случаях замены членов экипажа судна и при наличии на борту опасных грузов в период действия разрешения, капитан судна обязан оформить выход в ИГПК обычным порядком или оформить вновь разрешение на определенный срок.

3.3.10. Суда, предполагающие совершить плавание за пределы установленного района плавания самостоятельно, в сопровождении или на буксире другого судна, при оформлении отхода в ИГПК помимо документов, указанных в статье 3.3.7 «Обязательных постановлений», должны предъявить Свидетельство на разовый переход (перегон), выданное РМРС или РРРС и проект (план) перехода (перегона) или перечень мероприятий по обеспечению безопасности перехода (перегона), одобренный РМРС или РРРС.

3.3.11. Аварийно-спасательные суда и любые другие суда, выходящие в море для оказания помощи терпящим бедствие людям и судам, могут не оформлять отход в ИГПК, но они обязаны перед отходом дать в ПРДС (Радио 5) по УКВ или по телефону следующую информацию:

- наименование судна, терпящего бедствие ;
- район, где находится это судно;
- под чьим командованием и с каким количеством экипажа судно выходит в море;
- запасы топлива, воды и продовольствия на момент отхода.

Корабли и патрульные суда, а также корабельные (катерные) группы ПУ ФСБ России по АО, выходящие в море для решения специальных задач

¹² Наличие разрешения ИГПК на выход судна в море на определенный срок не освобождает его капитана от выполнения требований статьи 3.3.4 настоящих Обязательных постановлений перед каждым выходом в рейс.

(действия по обстановке) не позднее чем за 30 минут до планируемого отхода дают ПРДС (Радио 5) по УКВ или по телефону информацию:

- Наименование корабля (судна);
- Ориентировочное время выхода;
- Количество единиц в группе катеров (при выходе группы)
- Под чьим командованием (старший на борту)

Капитаны судов, направляющиеся в море для проведения аварийно-спасательных работ подтверждают начало движения судна оператору МСПЦ, и в дальнейшем действуют по его указанию.

При возвращении судна с аварийно-спасательных работ капитан судна или лицо его заменяющее, помимо документов, предъявляемых для оформления прихода, представляет и документы, предъявляемые на отход, кроме санитарного и пожарного свидетельств.

3.3.12. Капитаны российских судов, выходящих в море на ходовые испытания после заводского ремонта, при оформлении отхода в ИГПК, должны предъявить заявление капитана на право отхода, дипломы командного состава судна, судовую роль, в которую помимо судового экипажа должны быть внесены работники судоремонтного завода.

3.3.13. Промысловые суда оформляют отход в АРПН в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

АРПН после выдачи промысловому судну разрешения на выход в море передаёт информацию об этом в ПРДС (Радио 5).

3.3.14. Разрешение на выход в море, выданное ИГПК или АРПН, действительно в течение 24 часов.

3.3.15. В случаях, когда после оформления отхода в ИГПК или АРПН судно по каким-либо причинам задержалось в Порту более чем на 24 часа, или с момента оформления выхода произошли изменения в составе судового экипажа, капитан судна обязан доложить об этом ИГПК (АРПН) и согласовать вопрос о порядке переоформления выхода.

3.3.16. Капитаны судов, зашедших на акваторию Порты с моря и вставших на якорь на внешнем рейде в районе буя «Мудьюгский №1», а также на внутренних рейдах у мыса Южный и Чижовском в целях укрытия от шторма, сдачи больного, приема (сдачи) буксируемого объекта, получения снабжения (бункерное топливо, пресная вода и т.п.), должны оформить приход и отход через судовладельца или морского агента путем передачи в адрес капитана порта сведений о судне, предусмотренных статьями 3.1.2 и 3.1.3 «Обязательных постановлений», а также сообщить наименование конечного пункта назначения судна.

Указанные выше сведения вносятся в журналы регистрации приходов и отходов судов в ИГПК и служат основанием для взимания соответствующих для каждого конкретного случая портовых сборов.

3.3.17. Все суда, уходящие за границу, а иностранные суда и в другой российский порт, обязаны после оформления отхода в ИГПК (АРПН) пройти пограничный и таможенный контроль. Место проведения этого

контроля должно быть согласовано заблаговременно со всеми органами, осуществляющими указанный выше контроль и с ПРДС (Радио 5).

После прохождения пограничного и таможенного контроля запрещается высадка людей, выгрузка грузов, товаров, животных и прием их на транспортные средства.

3.3.18. Капитаны судов для приема представителей портовых властей, пограничных и таможенных органов обязаны оборудовать стационарный (парадный) трап. Если вертикальное расстояние между верхней площадкой стационарного трапа и палубой судна, на котором прибыли указанные представители, менее 2 метров, то для их приема допускается использовать лоцманский трап.

3.3.19. Несмотря на оформленный отход в ИГПК (АРПН) Капитан порта вправе задержать выход судна в море в случаях:

- получения предписания от пограничных, таможенных, санитарных и других уполномоченных на то государственных органов;
- изменения навигационной или гидрометеорологической обстановки, препятствующей выходу судна из Порта;
- предъявления судну в установленном порядке имущественных претензий со стороны каких-либо предприятий города Архангельск;
- если обнаружено, что судно получило крен свыше 5 градусов или ухудшились его мореходные качества, что создает угрозу для судоходства на акватории Порта;
- невыполнения распоряжений ПРДС (Радио 5).

3.3.20. Все суда, выходящие в море из Порта Северодвинск, должны оформить отход в ИГПК Архангельск (промысловые суда – в АРПН) в порядке и сроки, установленные в данной главе.

3.4. ОФОРМЛЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПРАВО ПЛАВАНИЯ НА АКВАТОРИИ ПОРТА СУДОВ ПОРТОВОГО ФЛОТА И РЕЧНЫХ СУДОВ

3.4.1. Ежегодно все суда портового флота и речные суда, а также спортивные и прогулочные суда валовой вместимостью более 20 или имеющие мощность главных двигателей 55 кВт и более, независимо от ведомственной принадлежности и форм собственности, совершающие плавание на акватории Порта должны получить на это разрешение ИГПК (оформить прописку).

3.4.2. Речные суда обязаны оформить прописку при первом посещении Порта, а все остальные суда, указанные в статье 3.4.1, сразу же с введением их в эксплуатацию.

3.4.3. Для оформления прописки судна необходимо предъявить в ИГПК следующие документы:

- свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;
- свидетельство о праве собственности на судно или его заверенную копию;
- свидетельство о годности к плаванию;

- копию лицензии (в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации №490 от 13 августа 2006 года) на право перевозки морским (внутренним водным) транспортом грузов;
- свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность (предъявляет только судно, осуществляющее коммерческую деятельность);
- судовое санитарное свидетельство о праве плавания;
- разрешение пожарного инспектора;
- дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа судна, удостоверяющие право занимать должности, указанные в Судовой роли;
- справки или СОЛП к дипломам судоводителей (как минимум капитана и старшего помощника) о контрольной проверке знаний;
- две судовые роли (одна остается в ИГПК, другая после соответствующего оформления – на судне);
- квитанцию об уплате госпошлины.

3.4.3.1. Капитаны судов, осуществляющих перевозку пассажиров на акватории Порта (пассажирские суда пригородного сообщения, рейдовые и разъездные катера и т.п. суда), при оформлении ежегодной прописки в ИГПК дополнительно к документам, указанным в статье 3.4.3 «Обязательных постановлений», должны предъявлять Пассажирское свидетельство, выданное РМРС или РРРС – для судов, перевозящих более 12 пассажиров; или запись в Акте очередного освидетельствования судна ГИМС о количестве пассажиров, разрешенных к перевозке на данном судне – для судов, перевозящих до 12 пассажиров включительно.

3.4.4. Несамостоятельные суда, на которых имеется экипаж, возглавляемый капитаном или шкипером, оформляют прописку в ИГПК самостоятельно.

При отсутствии в составе экипажа несамостоятельного судна дипломированного специалиста морского флота или ВВП прописку этого судна оформляет или полномочный представитель судовладельца или капитан буксировщика, которому придано самостоятельное судно.

3.4.5. Прописка судна удостоверяется ИГПК штампом на судовой роли с указанием срока действия прописки, района плавания судна в пределах акватории Порта и сменности работы его экипажа.

3.4.5.1. Срок действия прописки устанавливается с учетом действия наименьшего срока любого из судовых документов.

В зависимости от категории ледовых усилений установлены следующие предельные сроки действия прописки от даты окончания ледохода на акватории Порта:

- для судов, не имеющих ледовых усилений, до начала льдообразования;
- для судов, имеющих категорию ледовых усилений ЛУ1 РМРС и в формуле класса (лед) или (ледокол) РРРС, до ледостава;
- для судов, имеющих категорию ледовых усилений выше ЛУ1 - до 10 января следующего года;

- в случаях, когда льдообразование на акватории Порта начинается позднее 15 октября, прописка судов, упомянутых в первом и втором дефисах, может быть продлена, но не более чем на 10 суток.

3.4.5.2. На судах, которым органом технического надзора разрешено плавание за пределами северной (нижней) границы устьевое участка акватории с морским режимом судоходства, судоводители должны иметь морские дипломы.

Для судов судоводители которых имеют речные дипломы устанавливается район плавания только в пределах устьевое участка с морским режимом судоходства.

3.4.5.2.1. Капитаны судов, намеревающиеся выйти за пределы установленного при прописке в ИГПК района плавания, обязаны в каждом конкретном случае получить на это разрешение в ИГПК. Это разрешение удостоверяется соответствующей отметкой в судовых ролях.

3.4.5.2.2. Капитаны судов, намеревающиеся совершить плавание выше южной границы акватории Порта (меридиан 40° 50,0 E) должны оформить прописку в Северном Управлении Госморречнадзора ФСНСТ.

3.4.5.3. Сменность работы судов портового флота определяется по количеству членов экипажа, внесенных в судовую роль, исходя из того, что в каждой смене должно быть не менее двух человек, из которых одно лицо командного состава, имеющее соответствующие документы на право управления судном на акватории Порта.

3.4.6. Спортивным и прогулочным судам, за исключением судов, упомянутых в статье 3.4.1, разрешение на плавание в пределах устьевое участка с морским режимом судоходства выдается ГИМС.

Выход и вход спортивных и прогулочных судов за пределы устьевое участка с морским режимом судоходства и за пределы морской границы акватории Порта оформляется в ИГПК особым порядком, установленным **капитаном порта**.

3.4.7. Маломерным судам, поднадзорным ГИМС, район плавания, в том числе и на акватории Порта, определяет ГИМС.

3.4.8. Все судовые документы, указанные в статье 3.4.3 «Обязательных постановлений», должны постоянно находиться на указанных в данной главе судах в подлинниках, за исключением Свидетельства на право собственности, которое может быть в копии, и по требованию представителя ИГПК и других государственных служб и органов надзора и контроля должны немедленно предъявляться для проверки.

3.4.9. Судоводители всех судов портового флота и речных судов, совершающих плавание на акватории Порта, обязаны ежегодно проходить проверку знаний в Морской квалификационной комиссии при ФГУ «АМП Архангельск» *Смотри «Приложение №17»*.

3.4.11. Судоводители спортивных и прогулочных судов проходят проверку знаний по программе, согласованной с **капитаном порта**, в ко-

миссиях при Яхт-клубах или водно-спортивных станциях, в сроки, установленные их руководителями. В эти комиссии обязательно должен быть включен представитель ИГПК.

3.4.12. Капитаны судов по истечении срока действия прописки обязаны вновь оформить ее в ИГПК.

В случае замены членов экипажа, капитаны судов обязаны внести корректуру в судовую роль, хранящуюся в ИГПК, при этом, если произошла замена лица командного состава, то предъявить его диплом или квалификационное свидетельство, а для судоводителей и документ о прохождении проверки знаний.

3.4.13. Запрещается плавание на акватории Порта судов не имеющих прописки или с просроченной пропиской в ИГПК и под управлением судоводителя не внесенного в судовую роль, хранящуюся в ИГПК.

Указанные выше суда с разрешения ИГПК и ПРДС (Радио 5) могут совершить кратковременное плавание на акватории Порта без оформления прописки с целью проведения ходовых испытаний судовых технических средств после длительного отстоя, ремонта и для предъявления их органам технического надзора.

4.СТОЯНКА СУДОВ В ПОРТУ

4.1. СТОЯНКА СУДОВ НА РЕЙДАХ

4.1.1. Судно может стать на якорь на том или ином рейде по прямому указанию ПРДС (Радио 5) или по согласованию с ним.

4.1.2. Постановка иностранных и российских судов на якорь для проведения пограничного, таможенного и других видов контроля допускается на Чижевском и Городском рейдах.

4.1.3. После прохождения контроля, иностранные суда могут стать на якорь и на других рейдах Порта только после согласования с ПРДС (Радио 5) и получения разрешения у пограничных и таможенных органов, исключения составляют случаи, когда судно по каким-либо причинам вынуждено срочно стать на якорь. В этом случае капитан судна обязан незамедлительно доложить об этом ПРДС (Радио 5) по УКВ и пограничным и таможенным органам через морского агента.

4.1.4. Постановка морских судов на швартовные бочки и съемка их с бочек допускается только в светлое время суток при скорости ветра не более 11 м/с и высоте волны не более 1,2 метра, с использованием катеров с двигателем мощностью не менее 55 кВт (75 лс).

В исключительных случаях, при благоприятных гидрометеорологических условиях по согласованию с **капитаном порта** съемку судна с бочек можно произвести в темное время суток, но при этом судно должно обеспечить достаточную освещенность швартовных бочек.

4.1.5. Постановка на якорь или швартовную бочку речных судов на Нижне-Бакарицком и Верхне-Бакарицком рейдах осуществляется под руководством капитана рейда по согласованию с диспетчерской службой АО «Архангельский речной Порт».

Суда смешанного (река-море) плавания, намеревающиеся стать на якорь в пределах этих рейдов, должны дополнительно согласовать место и условия стоянки с ПРДС (Радио 5).

4.1.6. Всем судам запрещается становиться на якорь:

- при скорости паводкового течения более 3 узлов;
- при скорости ветра более 20 м/с;
- на расстоянии ближе 200 метров от места производства водолазных работ;
- в охранных зонах: мостов, кабелей, подводных трубопроводов и водозаборов;
- на фарватерах и вблизи них, за исключением случаев, предусмотренных статьей 2.1.2.1 «Обязательных постановлений»;
- в девиационном полигоне без особого на то разрешения ПРДС (Радио 5).

4.1.7. При постановке на якорь и в период стоянки на нем капитан судна обязан:

4.1.7.1. В период маневрирования при постановке на якорь и съемки с него не допускать опасного сближения с судами, стоящими на якоре и своими действиями не мешать движению других судов.

4.1.7.2. После постановки на якорь убедиться, что расстояние до ближайшего, стоящего на якоре судна, более 100 метров и что при развороте судна при смене направления течения и/или ветра судно не будет выходить за границы рейда или опасно сближаться с другими судами.

Если расчеты покажут, что при развороте на якоре судно будет выходить за пределы границ рейда, то к моменту смены направления течения должен быть подготовлен главный двигатель или заказано буксирное обеспечение для удержания судна в границах рейда на этот период.

4.1.7.3. Иметь на борту достаточное количество (не менее 1/3 численности) экипажа, способного обеспечить безопасную стоянку на якоре и живучесть судна.

4.1.7.4. При включении штатного наружного освещения запрещается включать огни, которые могут быть приняты за какие-либо огни, предписанные МППСС-72 для судов на ходу.

4.1.8. Судам, стоящим на рейдах запрещается:

4.1.8.1. Производить судовые работы с выводом из эксплуатации главных двигателей, рулевого устройства, пожарных и водоотливных систем и механизмов, обеспечивающих подъем якоря, без особого на то разрешения капитана порта.

4.1.8.2. Спускать на воду спасательные катера и шлюпки, кроме случаев, когда это необходимо для оказания помощи людям, терпящим бедствие на воде, или для выполнения аварийно-спасательных работ;¹³

4.1.8.3. Принимать и держать у своего борта маломерные суда принадлежащие физическим лицам.

4.1.8.4. Производить купание членов экипажа или пассажиров с борта судна.

4.1.8.5. Держать вываленными за борт грузовые краны и стрелы, шлюпбалки и другие судовые устройства и части рангоута и такелажа.

4.1.9. При производстве, с разрешения капитана порта судовых работ, капитан судна обязан обеспечить усиленный контроль за окружающей обстановкой и местом судна, и при обнаружении дрейфа судна, внезапного увеличения скорости ветра до 12 м/с и более, а также при получении штормового предупреждения дать заявку на буксирное обеспечение, по прибытии которого держать его у своего борта с заведенным буксирным тросом до улучшения погоды.

4.1.10. Подход любых судов к иностранным и прибывшим из-за границы российским судам, стоящим на рейде, допускается только с разрешения пограничных и таможенных органов.

Исключение составляют суда, принадлежащие государственным службам, осуществляющим надзор за судами, представители которых

¹³ Если на судне предполагается провести шлюпочные учения, то капитан судна обязан предварительно получить на это разрешение капитана порта.

имеют постоянный пропуск, оформленный в установленном порядке в ПУ ФСБ России по АО.

4.1.11. Сообщение судов, стоящих на якоре или швартовых бочках, с берегом должны обеспечивать только катера, указанные в статье 4.7.5 «Обязательных постановлений».

Использование других судов портового флота и речных судов, маломерных судов и шлюпок, независимо от форм собственности, для сообщения судов с берегом запрещено.

4.1.12. Вахтенная служба судна, стоящего на якоре, при подходе к нему судов обеспечения и рейдовых пассажирских катеров обязана заблаговременно указать им борт подхода.

Одновременный подход двух судов (катеров) к судну, стоящему на якоре или отход от него, запрещается, независимо от того, подходят ли они к одному борту или к различным бортам. Очередность подхода устанавливает вахтенная служба судна, при этом преимущество имеют пассажирские рейдовые катера.

4.1.13. Перед съемкой с якоря капитан судна должен оценить гидрометеорологическую и навигационную обстановку и, в случае необходимости, (наличие большого количества судов на рейде, сильного (скорость более 2 узлов) паводкового или сгонного течения, сильного ветра (скорость более 10 м/с), неблагоприятного для маневрирования направления и т.п.) заказать и использовать портовые буксиры.

4.2. ПОДГОТОВКА ПРИЧАЛА К ШВАРТОВКЕ СУДОВ

4.2.1. Ответственность за подготовку причала к швартовым операциям несет владелец (арендатор) причала.

4.2.2. Для предотвращения повреждения судов, гидротехнических сооружений и портовых механизмов, а также несчастных случаев с людьми владелец причала должен обеспечить подготовку причала к приему (отходу) судна с обязательным выполнением следующих условий:

4.2.2.1. На время производства швартовых операций на причале должны быть прекращены все другие работы, а также движение всех видов транспорта и людей, не участвующих в проведении швартовых операций.

4.2.2.2. Каждому судну, в зависимости от его размеров и осадки, должно быть предоставлено достаточное пространство для маневрирования (не менее 120 % от наибольшей длины судна) при выполнении швартовой операции самостоятельно или с помощью буксира.

4.2.2.3. Береговые краны должны быть перемещены за пределы места швартовки судна, все предметы, выступающие за кордон причала, должны быть убраны.

4.2.2.4. Швартовые устройства и подходы к ним должны быть свободными. В зимний период времени прикордонная часть должна быть очищена от снега и льда и посыпана песком.

4.2.2.5. Постановка судна к причалу (другому судну) и отвод от него, должны производиться только после того, как лед в районе выполнения

швартовной операции будет взломан портовым ледоколом или ледокольным буксиром на акватории вдоль причала (судна) не менее, чем на 1,5-2 ширины и на две длины швартуемого судна, а ледяные наросты на стенке причала удалены. Работы по взлому льда в районе швартовной операции и удалению наростов льда на стенках причала выполняются по заявке и за счет владельца причала.

4.2.2.5.1. При толщине льда более 50 см к указанной выше обработке льда у причала (судна) может быть привлечен ледокол, осуществляющий ледокольные проводки судов в море и обладающий большей мощностью по сравнению с портовыми ледоколами. По окончании взлома льда в районе причала, дальнейшую обработку льда должны производить **портовые ледоколы** или ледокольные буксиры.

4.2.2.5.2. Удаление льда, находящегося между бортом судна и причалом, как правило, должно производиться буксирами.

4.2.2.5.3. В исключительных случаях, по особому разрешению Штаба, судно может подойти к причалу (другому судну) самостоятельно, но в этом случае оно должно произвести взлом льда так, как это указано в статье 4.2.2.5.

При вымывании льда между бортом судна и причалом, когда корма судна приблизится к причалу на расстояние менее 10 метров, его главный двигатель должен работать на оборотах не более самого малого хода.

4.2.2.5.4. При выполнении швартовных операций у причала или борта другого судна, капитан швартуемого судна, помимо выполнения указанных выше требований, должен выполнять требования главы 4.3. «Обязательных постановлений».

4.2.2.6. Точное место швартовки судна (положение его носовой части) определяется владельцем причала или его представителем (далее диспетчер) и должно быть указано красным флажком, а в ночное время красным огнём. Диспетчер должен находиться на причале не позднее, чем за 20 минут до подхода судна.

4.2.2.7. Причал должен быть оборудован отбойными устройствами, соответствующими водоизмещению принимаемых судов. На кордонах причала должны быть указаны границы, номера и длины причалов. На причальных тумбах должна быть нанесена нумерация и расстояние до соседней тумбы.

4.2.2.8. Расстояние между смежными судами у причала по окончании швартовки должно быть не менее 10 метров.

4.2.3. При невыполнении какого-либо из условий, указанных в предыдущей статье, судно швартуется в любом безопасном месте причала. В этом случае, при необходимости изменения места стоянки судна, перестановка, перетяжка производится по новой заявке на лоцмана, береговую швартовую команду и буксиры с оплатой за счет владельца (арендатора) причала.

4.2.4. Диспетчер владельца (арендатора) причала заблаговременно, но не позднее, чем за 1 час, до предполагаемой швартовки, должен информировать морского агента (судовладельца) о времени готовности причала к

приему судна.

В свою очередь, морской агент должен передать эту информацию в ПРДС (Радио 5) и капитану судна, а морские агенты иностранных и прибывших из-за границы судов, должны дать эту информацию пограничным и таможенным службам.

4.2.5. Планирование очередности подхода и расстановки судов у причала осуществляет диспетчер владельца (арендатора) причала после предварительного согласования с ПРДС (Радио 5).

4.2.6. Условия безопасного подхода и стоянки судов у необорудованного берега для производства грузовых операций и иных работ их производители должны согласовывать с **капитаном порта** не позднее, чем за двое суток до их начала.

4.2.7. При вынужденной швартовке к причалу (выход из строя СЭУ, туман, несчастный случай или другие обстоятельства), капитан судна должен немедленно проинформировать ПРДС (Радио 5).

4.2.8. Владелец причала обязан выделить швартовую команду (береговые матросы или специально обученные портовые рабочие), а также руководителя этой команды для швартовки судна к причалу. Количество членов швартовой команды должно быть не менее, чем это установлено «Общими правилами», ст. 4.3.1

При отходе судна от причала швартовая команда должна состоять не менее чем из двух человек для судов валовой вместимостью до 5000 и не менее чем из трех человек для судов валовой вместимостью 5000 и более.

4.2.9. Если информация о готовности причала к приему судна или отходу его от причала окажется недостоверной или на причале не окажется швартовой команды, все убытки и расходы, связанные с простоем судна в ожидании готовности причала, лоцманским и буксирным обеспечением при их повторном подходе, равно как и убытки от аварийных случаев, произошедших из-за неподготовленности причала, несет владелец причала.

4.3. ШВАРТОВКА СУДОВ К ПРИЧАЛАМ

4.3.1. Капитаны судов, намеревающихся подойти к причалу, несмотря на предварительно полученную информацию о готовности причала к приему судна, должны самостоятельно или через морского агента (судовладельца) получить разрешение у владельца причала на подход к нему.

4.3.2. Перед подходом к причалу или другому судну, стоящему у причала, капитан судна должен доложить ПРДС (Радио 5) о наличии или отсутствии буксирного обеспечения и запросить у него разрешение на подход.

4.3.2.1. Перед подходом несамоходного судна без экипажа на борту или при отсутствии на нем станций УКВ, к причалу или другому судну, разрешение на это запрашивает у ПРДС (Радио 5) руководитель буксировочной операции.

4.3.3. Запрещается подходить к причалу или к борту судна, стоящего у причала, если:

- нет разрешения на подход от владельца причала;
- ПРДС (Радио 5) запретил подход, независимо от наличия разрешения владельца причала;
- не получено разрешение от пограничных и таможенных органов – для иностранных и прибывших из-за границы российских судов и подход любых других судов к борту указанных выше судов или к причалу ближе 30 м от места их стоянки;
- на причале отсутствует швартовая команда;
- у смежного причала производит швартовую операцию другое судно;
- владельцем причала не выполнены требования статьи 4.2.2 «Обязательных постановлений».¹⁴

4.3.4. Разъездные катера организаций и служб, осуществляющих государственный надзор за судами и гидротехническими сооружениями, а также лоцманские суда, после согласования в ПУ ФСБ России по АО имеют право подойти к любому причалу и судну, стоящему у причала, без указанных в статьях 4.3.1 – 4.3.3 «Обязательных постановлений» разрешений.

4.3.5. Подход судов к причалам должен производиться, как правило, носом против действующего в этот момент приливо-отливного течения.

4.3.6. В период летней навигации при благоприятных условиях (свободное пространство, где предполагает маневрировать судно, составляет не менее 120% его наибольшей длины, скорость ветра менее 12 м/с, скорость течения менее 1 узла) количество буксиров для обеспечения швартовой операции должно быть не менее, чем указано в приведенной ниже таблице:

№	Погрузочно - разгрузочные районы и участки Порта	Валовая вместимость судна			
		1500 – 3000		более 3000	
		количество буксиров			
		подход к причалу	отход от причала	подход к причалу	отход от причала
1.	ПРР «Экономия» пр.№ 1-4	-	1	1	2
2.	ПРР «Экономия» пр.№ 5-7	1	1	2	2
3.	Причалы Кузнечевско-гоЛДК (л/з 29)	-	1	1	2
4.	ОАО «НК «Роснефть-Архангельскнефтепродукт»	1	1	2	2
5.	ЛДК № 3 (л/з 26)	-	1	1	1

¹⁴ Высадка с судна на причал членов экипажа для приема или отдачи швартовых запрещена.

6.	ЛДК № 1 (л/з 25)	-	1	1	1
7.	ЛДК № 2 (л/з 23)	-	1	1	2
8.	Лесозавод № 14	-	1	1	1
9.	Маймаксанский лесной Порт	1	1	1	2
10.	СЛДК (л/з 16-17)	-	1	1	2
11.	Лесозавод № 12	1	1	2	2
12.	Красная пристань	-		1	1
13.	Объединенный морской и речной вокзал	-	1	1	1
14.	ПРР «Левый берег»	-	1	2	2
15.	АО»Кегостровский ЛДК»	1	1	1	1
16.	АО «Циглес» (л/з 5-7)	1	1	2	2
17.	АО «Лесозавод № 3»	-	1	1	2
18.	ПРР «Бакарица»Подход носом против течения Подход носом по течению	- 1	1 1	1 2	2 2
19.	АО «Лесозавод № 2»	1	1	2	2
20.	Фактория	1	1	2	2
21.	Архбумкомбинат	1	1	1	2
22.	АО» СРЗ Красная Кузница»	2	2	2	2
23.	АО «Лайский СРЗ»	2	2	2	2
24.	Гавань МГУ АБТФ	2	2	2	2
25.	Для постановки на бочки для всех судов 1 буксир и 1 катер				

15

4.3.7. При подходе судна к причалу угол между диаметральной плоскостью судна и линией кордона причала не должен превышать 20 градусов.

Борт швартовки судов к причалам определяется ежегодным распоряжением **капитана порта**. К причалам, для которых борт швартовки не указан в распоряжении, допускается швартовка любым бортом по разрешению ПРДС (Радио 5) и согласованию капитана судна с лоцманом. Постановка

15

1. Суда, имеющие мощность главных двигателей более 3000 л.с.(2200 кВт), а также любые суда с носовым бульбом, в любом случае, даже если это не указано в таблице, должны использовать буксир для подхода (отхода) к(от) причалам (ов).

2. Суда, имеющие два винта или подруливающее устройство, могут использовать на 1 буксир меньше, чем это указано в таблице и в пункте 3 ниже.

3. При швартовке судна по течению или при попутном ветре скоростью более 10 м/с и при отходе от причала на заднем ходу с последующей раскантовкой, должны использоваться не менее двух буксиров.

4. Суда длиной более 130 метров, при маневрировании на внутренних рейдах для разворота на обратный курс, должны использовать один или два буксира в зависимости от гидрометеорологических условий.

5. Буксировка судна, длиной более 50 м, выжженного перед разделкой на металлолом, должна производиться как минимум двумя буксировщиками.

судов к причалам, бортом не соответствующим указанному в распоряжении капитана порта, возможна только после предварительного согласования с **капитаном порта**.

4.3.8. Скорость сближения судна с причалом по нормали не должна превышать 0.22; 0.15; 0.13; 0.11 м/с при водоизмещении судов до 2; 5; 10; 20 тыс. тонн, соответственно.

4.3.9. При подходе к причалу и при отходе, суда, имеющие мощность главных двигателей более 3000 лс (2200 кВт), на расстоянии от борта судна до причала 10 метров и менее, должны работать только самым малым ходом.

4.3.10. Для предотвращения повреждений подводной части корпуса судна и причала подход к причалу судов, имеющих крен более 5 градусов на внешнюю сторону, запрещается.

4.3.11. Суда с носовым бульбом должны подходить к причалу с помощью буксиров и при касании причала корпусом должно быть исключено соприкосновение бульба с причалом.

4.3.12. При подходе судна к причалу или другому судну все выступающие предметы и судовые устройства должны быть заблаговременно убраны внутрь за линию борта.

4.3.13. Если при выполнении швартовой операции использовались якоря, то после ее окончания последние должны быть подняты «до места» и закреплены ленточными и винтовыми стопорами.

4.3.14. Постановка судна к другому судну, стоящему у причала, кроме судов подходящих по заявке последнего для его обслуживания (водолазное обследование, бункеровка, выполнение буксирных операций и т.д., допускается только с согласия владельца (арендатора) причала, капитана принимающего судна и по разрешению ПРДС (Радио 5)

Заявка судна, стоящего у причала, поданная соответствующему судовладельцу, рассматривается как разрешение на подход к нему обслуживающего судна. Обязанности получения согласия на подход такого судна у владельца (арендатора) причала лежит на капитане принимающего судна

4.3.15. Когда, в случаях производственной необходимости, к судну, стоящему у причала, необходимо поставить для производства грузовых операций плавкран или какое-либо другой плавучий перегружатель и баржу или другие плавсредства, то постановка и стоянка их в три корпуса должна быть заблаговременно согласована с капитаном порта.

4.3.16. Капитан судна, намеревающийся подойти к другому судну, стоящему у причала, или вторым корпусом у последнего, и получивший разрешение на это в соответствии со ст.4.3.14. у владельца (арендатора) причала и ПРДС (Радио 5), обязан заблаговременно предупредить вахтенную службу этого судна о своих намерениях и согласовать свои действия при швартовке.

4.3.17. Вахтенная служба судна, стоящего у причала первым или вторым корпусом, перед подходом к его борту другого судна должна обеспечить:

- проверку крепления своих швартовных тросов и при необходимости завести дополнительные швартовы;
- убрать внутрь за линию борта все выступающие детали судовых устройств и других предметов;
- вывесить кранцы на внешнем борту;
- прекратить производство грузовых операций на время швартовки подходящего судна;
- выделить необходимое количество членов судового экипажа для приема швартовых.

4.3.18. Постановка морского судна в районе торца причала с выходом какой-либо части корпуса за линию торца причала или кормой к причалу, с отдачей якорей, допускается только с особого разрешения **капитана порта**, в соответствии с утвержденной им схемой той или иной постановки и мероприятий по обеспечению безопасной стоянки (несения этим судном дополнительных огней, знаков и/или флагов МСС).

4.3.19. Швартовные тросы должны крепиться как на причале, так и на судне только за предназначенные для этой цели устройства (швартовые тумбы, битенги, кнехты, палы и т.п.). Крепление швартовных тросов за привальные брусья, кранцы и т.п. устройства и конструкции запрещается.

4.4.СТОЯНКА СУДОВ У ПРИЧАЛОВ

4.4.1. По окончании постановки судна к причалу погрузочно-разгрузочного района (участка), судоремонтного завода и других предприятий диспетчер владельца (арендатора) причала) должен информировать капитана судна о местах расположения производственных объектов и служб предприятия, времени работы должностных лиц и каналы связи с ними, пропускном режиме и по другим вопросам, касающимся стоянки судна.

4.4.2. На морских и речных судах и судах портового флота с круглосуточным режимом работы в период стоянки у причала на борту постоянно должно быть достаточное количество экипажа, способное обеспечить безопасную стоянку судна, его живучесть, несение вахты и выполнение грузовых и других судовых работ.

4.4.3. Капитаны иностранных и российских судов заграничного плавания, которым сотрудниками территориального органа федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление функций по контролю и надзору в сфере миграции объявлено о запрещении выхода с судна на берег некоторых лиц, прибывших на судне из-за границы, обязаны дать соответствующую подписку и обеспечить ее выполнение.

4.4.4. При стоянке у причала бортовые отверстия для слива воды и выпуска пара из судовых систем, обращенные в сторону причала, должны быть прикрыты щитами.

4.4.5. Судам, стоящим у причала, в дополнение к требованиям, изложенным в статье 4.1.8 «Обязательных постановлений», запрещается:

- выгружать судовое оборудование и имущество на причал;
- производить швартовные испытания главных двигателей;
- при подготовке главного двигателя к работе давать ход более самого малого;
- включать судовую РЛС в рабочий режим.

4.4.6. Суда, стоящие у причалов, обязаны от захода до восхода солнца выставлять белые огни, видимые по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, при этом:

- суда длиной менее 50 метров должны выставлять один такой огонь на наиболее видном месте;
- суда длиной 50 и более метров должны выставлять два таких огня, установленных на баке и корме, для обозначения своих оконечностей;
- на всех указанных выше судах, кроме судов длиной менее 20 метров, должно быть включено палубное освещение. Суда длиной менее 20 метров могут включать палубное освещение по своему усмотрению.

4.4.7. Суда, стоящие у причалов, расположенных вблизи от фарватеров, а также стоящие вторым корпусом у судна, стоящего у причала, должны дополнительно нести: днем сигнал «RY» (Роумио Янки) Международного Свода Сигналов, ночью два круговых огня, расположенных один над другим на расстоянии не менее 1 метра, из них верхний – зеленый, нижний – красный с дальностью видимости не менее 2 миль.

4.4.8. Суда, имеющие на борту опасные грузы, танкеры и газовозы с недегазированными танками должны дополнительно нести: ночью красный круговой огонь с дальностью видимости не менее 2 миль, днем – флаг «В» (Браво) Международного Свода Сигналов.

4.4.9. При наличии на причале выводов берегового электропитания, телефонной сети, водо- и паропроводов, подключение к ним соответствующих судовых систем производится только по заявке капитана судна и только соответствующими штатными специалистами владельца причала.

4.4.10. Капитаны морских судов, намеревающихся произвести профилактический ремонт главных двигателей, рулевого и якорного устройств, водоотливных и пожарных систем в период стоянки в Порту, без вывода судна из эксплуатации, обязаны получить на это разрешение **капитана порта.**

В рапорте на имя **капитана порта** капитан судна должен указать характер ремонта, его продолжительность, какие технические средства будут использованы для обеспечения безопасной стоянки и место стоянки судна в этот период.

До получения разрешения начинать указанные выше работы запрещается.

О производстве профилактического ремонта капитан судна должен информировать владельца причала. Если этот ремонт не будет закончен к окончанию грузовых операций, необходимо согласовать дальнейшую стоянку с владельцем причала.

По окончании ремонта указанных в рапорте судовых технических средств, капитан судна обязан информировать об этом Службу **капитана порта** по любым каналам связи.

4.4.11. Суда портового флота и речные суда, работающие в одну или две рабочие смены, должны иметь постоянные места базирования (стоянки) на вечернее и/или ночное время суток, принадлежащие судовладельцу или используемые им на ином законном основании. Судовладелец обязан разработать и внедрить мероприятия по обеспечению безопасной стоянки этих судов и инструкции для лиц, осуществляющих их охрану.

В местах базирования должны быть:

- надлежащая защита судов от ветра и волнения любых направлений;
- соответствующие швартовные устройства;
- телефоны городской АТС;
- освещение на причалах и подъездах к ним;
- дежурное судно судовладельца с полной сменой экипажа для обеспечения безопасной стоянки судов, если место базирования недостаточно хорошо защищено от ветра и волнения;
- организована охрана судов, стоящих в местах базирования без экипажей.

4.4.11.1. Указанные выше требования распространяются на любые суда, выведенные из эксплуатации для ремонта или отстоя.

4.4.12. Суда спортивных обществ и организаций, катера и лодки, принадлежащие физическим лицам, должны иметь постоянное место стоянки, оборудованное согласно действующим положениям, утвержденным ГИМС.

На этих стоянках должны быть оборудованы посты охраны с круглосуточным дежурством.

4.5. СМЕНА МЕСТ СТОЯНКИ

4.5.1. О времени начала перетяжки или перестановки судна в пределах одного района и об окончании грузовых и вспомогательных работ, после которых необходимо освободить причал для постановки другого судна, диспетчер владельца причала или стивидорной компании обязан предупредить капитана судна непосредственно или через морского агента не позднее, чем за 4 часа до назначенного срока с последующим уточнением за 2 часа.

Если указанные действия планируются на вечернее или ночное время, то капитан судна должен быть предупрежден об этом до 17 часов текущих суток.

4.5.1.1. Если смена места стоянки касается несамоходного судна, на котором нет экипажа, диспетчер владельца причала передает указанную выше информацию в адрес судовладельца, который к назначенному сроку обязан обеспечить судну буксирное обеспечение.

4.5.2. С получением информации о перестановке (перетяжке) судна капитан судна непосредственно или через морского агента должен дать *письменную* заявку на движение в ПРДС (Радио 5).

Капитаны иностранных и российских судов заграничного плавания через агента (судовладельца) перед переходом судна с одного причала на другой и/или с места якорной стоянки на рейде к причалу для продолжения (начала) погрузки (выгрузки), обязаны запросить письменное разрешение от Пограничного таможенного поста на пересечение судном зон таможенного контроля.

О решении Таможенного органа, агент судна (судовладелец) письменно информирует капитана судна и ИГПК.

4.5.3. К указанному диспетчером сроку судно должно быть полностью подготовлено к перетяжке или переходу и, если это установлено «Обязательными постановлениями», должны быть заказаны лоцман и буксирное обеспечение.

4.5.4. Если капитан судна или судовладелец несамоходного судна не выполняют требований диспетчера об освобождении причала в установленный срок, капитан судна (судовладелец) несет ответственность за возникшие в этой связи убытки.

Однако, ни капитан судна, ни его владелец не несут ответственности за несвоевременное освобождение причала, если капитан судна или владелец несамоходного судна получили указание об этом позднее сроков, указанных в статье 4.5.1 «Обязательных постановлений».

4.5.5. Перестановка и перетяжка несамоходных плавучих средств у борта судна, стоящего на якоре или у причала, должна производиться только с помощью буксирного судна.

4.5.6. Перетяжка судов в пределах одного причала или до смежного с ним причала только на швартовных тросах с помощью палубных механизмов допускается только для судов длиной до 100 метров.

4.5.6.1. Суда длиной от 100 до 130 метров при таких перетяжках должны иметь в готовности главные двигатели и, при необходимости, подрабатывать ими самым малым ходом. При ветрах силой более 5 баллов (скорость ветра более 10 м/с) должно быть заказано буксирное обеспечение.

4.5.6.2. При перетяжках судов длиной более 130 метров, готовность главных двигателей к работе и буксирное обеспечение обязательны при любых гидрометеорологических условиях.

4.5.6.3. Необходимость лоцманского обеспечения при перетяжках вдоль причала определяет капитан судна.

4.5.7. Перетяжка всех судов вдоль смежных причалов более чем на 150 метров, а также перестановка от одного причала к другому, не смежному с первым, считается внутрипортовым переходом, при котором наличие лоцмана и буксирное обеспечение обязательны для судов, указанных в статьях 4.3.6 «Обязательных постановлений».

4.5.8. Если суда стоят у причала в два или несколько корпусов и одно из них намеревается отойти, капитан отходящего судна обязан заблаговременно, но не позднее, чем за 2 часа, до необходимого срока, предупредить вахтенную службу другого судна (судов) о своем намерении и согласовать с ней порядок отхода и обеспечения швартовых операций.

Если для обеспечения швартовой операции требуются буксиры то они заказываются и их работа оплачивается отходящим судном.

4.5.9. Если по производственной необходимости, судну валовой вместимостью 500 и более, стоящему у причала, потребуется сменить борт стоянки, то при развороте (раскантовке) судна должны присутствовать лоцман и использоваться буксирные суда.

4.6. ГРУЗОВЫЕ ОПЕРАЦИИ И БУНКЕРОВКА СУДОВ В ПОРТУ

4.6.1. Погрузочно-разгрузочные операции в Порту осуществляются лицензированными должным образом стивидорными компаниями.

4.6.2. Ввоз на территорию и вывоз с территории Порта грузов и материалов, въезд и выезд автотранспорта осуществляются по пропускам установленного образца.

Ввоз на территорию Порта опасных грузов 6 и 7 классов (согласно МК МПОГ) разрешается только после согласования с отделом надзора на транспорте и санитарной охраны территории Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Архангельской области (Роспотребнадзор по Архангельской области) и Архангельско-Ненецкого отдела инспекции по ядерной и радиационной безопасности Северо-Европейского межрегионального территориального округа по надзору за ядерной и радиационной безопасностью Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору (Госатомнадзор по Архангельской области) соответственно.

4.6.3. Все грузовые операции в Порту, связанные с переработкой опасных грузов должны предварительно согласовываться с пожарной инспекцией и ИГПК, и производиться в строгом соответствии с требованиями международного и национального законодательства.

4.6.4. Все процедуры по контролю за обработкой опасных грузов в Порту Архангельск производятся в соответствии с «Положением по процедуре контроля при обработке опасных грузов в морском Порту Архангельск (кроме грузов класса 7)», «Инструкцией по обработке опасных грузов в зоне ответственности ФГУ «АМП Архангельск». Судовладельцы (или их морские агенты) обязаны ознакомить капитанов судов с этими документами до начала работ с опасными грузами.

4.6.5. *Режим работы береговых и судовых подъёмных механизмов (кранов, плавучих кранов, судовых кранов и стрел), с ограничениями по силе ветра и температуре наружного воздуха, регламентируется паспортными данными каждого конкретного подъёмного механизма и «Правилами безопасности труда в морских портах». (РД 31.82.03-87)*

4.6.6. При необходимости погрузки опасных и навалочных грузов исполнительный судовой план, сертификат и характеристика груза на момент погрузки, декларация о транспортных характеристиках и условиях безопасности морской перевозки груза, информация о грузе и другие необходимые сертификаты предоставляются морским агентом в ИГПК до начала погрузки.

4.6.7. Перед началом балластных и грузовых операций танкер должен быть подготовлен в соответствии с требованиями «Общих и специальных правил перевозки наливных грузов», «Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов» (ISGOTT).

4.6.8. Судовой персонал, осуществляющий грузовые и балластные операции, должен постоянно находиться на грузовой палубе с мобильными (пожаробезопасными) средствами радиосвязи в районе грузовых стендеров и быть готовыми немедленно выполнить указание мастера по наливу или, в случае необходимости, дать команду об экстренной остановке грузовых или балластных операций.

4.6.9. Танкер, выполняющий грузовые операции на нефтетерминале, должен быть готов к немедленному отходу от причала. Для обеспечения этого:

- главный двигатель должен быть в постоянной готовности и в исправном состоянии рулевое устройство
- на баке и корме судна должны быть закреплены и приспущены до воды стальные буксирные тросы с огонами;
- на борту должно находиться достаточное количество членов экипажа. Не допускается одновременное отсутствие на судне капитана и старшего помощника, старшего и второго механиков.

4.6.10. На период грузовых операций танкеров, стоящих у причалов морского терминала ОАО «НК Роснефть-Архангельскнефтепродукт», и у причалов нефтебазы «Глухое», администрация терминала и нефтебазы организует постоянное дежурство одного буксира и средств ЛАРН, находящихся в немедленной готовности к действию.

4.6.11. Бункеровка судов осуществляется согласно «Общим и специальным правилам перевозки нефтеналивных грузов» и Дополнений к ним, а также «Международному руководству по безопасности танкеров и нефтетерминалов» (ISGOTT).

4.6.12. Бункеровка танкеров производится на причалах морского терминала ОАО «НК Роснефть-Архангельскнефтепродукт», у причалов нефтебазы «Глухое» от бункеровочных стендеров, судами-бункеровщиками, и автотопливаправщиками.

4.6.13. Бункеровка судов, стоящих у причалов ПРР «Экономия», ПРР «Бакарица», СПК «Левый Берег», ЦГР, ПРУ, СРЗ «Красная Кузница» и «Лайский док, причалов лесозаводов производится бункеровщиками после подачи письменной заявки в адрес капитана порта и получения от него разрешения на бункеровку.

4.6.13.1. Если бункеровщик не имеет в готовности собственных средств для локализации и ликвидации разлива нефти нахождение нефтемусоросборщика у борта бункеруемого судна при бункеровке темными нефтепродуктами обязательно.

4.6.14. Бункеровка судов у причалов лесозаводов с использованием автотопливозаправщиков проводится с разрешения **капитана порта**.

4.6.15. Бункеровка судов на рейде производится с разрешения **капитана порта** при благоприятных метеоусловиях, бункеровщиками, имеющими на борту в готовности средства для локализации и ликвидации разлива нефти.

4.6.16. Бункеровка судов с автотопливозаправщиков у необорудованного берега запрещается. При необходимости приема бункера, место бункеровки определяется **капитаном порта**.

4.6.17. При усилении ветра или действии зыби необходимо постоянно контролировать продольные и вертикальные колебания судна относительно причала и при угрозе обрыва грузовых стендеров – необходимо немедленно прекратить грузовые операции и отсоединить грузовые стендеры.

4.6.18. Капитан судна лично определяет тот момент, когда под воздействием внешних условий дальнейшая погрузка (выгрузка) является опасной и, во избежание повреждения стендеров, последние необходимо отсоединить.

4.6.19. Обработка судов с опасными грузами класса 1 и специмущества, снаряженного грузами данного класса, производится только по прямому варианту в соответствии с «Правилами морской перевозки разрядных грузов с изменениями №1 1987г.» РД 31.11.32.01-84.

4.6.20. В процессе грузовых операций с опасными грузами на судне запрещается:

- производство любых ремонтных и покрасочных работ на открытых палубах и за бортом;
- зачистка грузовых помещений в зоне грузовых работ;

4.6.21. О всех случаях падения груза за борт судна или с причала на акватории Порта капитан судна и диспетчеры стивидорных компаний обязаны немедленно известить ИГПК.

4.6.22. С окончанием грузовых операций судно должно в возможно короткий срок оформить отход и отойти от причала.

4.6.23. При бункеровке судна, стоящего у причала, с несамоходного бункеровщика у борта последнего должно постоянно находиться буксирное судно на случай экстренного отвода бункеровщика от судна.

4.6.24. Указанное выше условие относится и к выполнению операций по снабжению судов маслами и другими видами снабжения, содержащими опасные вещества, а также при сдаче судами сточных вод.

4.6.25. Погрузка судовых припасов (в том числе бункеровка топливом) на иностранные суда, а также на российские суда, выполняющие заграничные рейсы, допускается с разрешения таможенного органа. Разрешение оформляется путем проставления в Заявке на снабжение (Бункерной заявке) штампа «Погрузка разрешена», заверенного личной номерной печатью должностного лица таможни.

4.7. ПАССАЖИРСКИЕ ОПЕРАЦИИ В ПОРТУ

4.7.1. Владельцы причалов, дебаркадеров и иных сооружений, предназначенных для стоянки пассажирских судов, посадки и высадки пассажиров (далее пассажирские пристани) обязаны:

4.7.1.1. Обеспечивать надлежащее техническое состояние пассажирских пристаней, их швартовых и отбойных устройств.

4.7.1.2. Поддерживать проектные глубины на подходах к пассажирским пристаням и в причальной зоне.

4.7.1.3. Обеспечивать достаточное освещение на пристанях, при этом огни на них должны быть такой конструкции, чтобы они не мешали судоводителям подходящих судов при швартовке.

4.7.1.4. Обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров.

4.7.1.5. Оборудовать спасательные посты.

4.7.1.6. Вывесить на вокзалах, пристанях и пассажирских судах, стоящих на той или иной линии, на видном месте расписания движения пассажирских судов по данной линии и правила поведения пассажиров при посадке, высадке и в пути следования на судах.

4.7.1.7. На пассажирских пристанях, расположенных вблизи фарватеров, должны быть подняты на мачте высотой не менее 4,5 метров, днем – сигнал «RY» (Роумио Янки) Международного Свода Сигналов, исполненный в виде щитов, ночью – два круговых огня с дальностью видимости не менее 0,5 мили, из которых верхний – зеленый, нижний – красный.

4.7.1.8. В сложных в навигационном отношении местах оборудовать подходные створные знаки и/или установить плавучие СНО на ведущих к пристаням каналах.

4.7.2. На всех судах пригородного сообщения, рейдовых и разъездных катерах должны быть вывешены объявления о количестве пассажиров, разрешенном к перевозке на данном судне.

4.7.3. Буксирные суда, привлекаемые, по согласованию с **капитаном порта**, городскими властями для работы на пассажирских переправах в период зимней навигации, должны иметь «Расчет количества людей, допустимого к перевозке на палубе», одобренный органом, осуществляющим технический надзор за этим судном.

4.7.4. Запрещается перевозка пассажиров на любых судах, включая самоходные и несамоходные паромы:

- сверх установленной нормы пассажировместимости, определенной РМРС или РРРС;

- в пункты, где нет пассажирской пристани, если на судне нет сходни специальной конструкции для высадки пассажиров на необорудованный берег и посадки на судно;

- при ветрах силой свыше 7 баллов, (скорость ветра более 17 м/с) или волнении в месте посадки-высадки пассажиров свыше 3 баллов (высота волны более 1 метра).

4.7.5. Перевозка пассажиров на суда, стоящие на рейде и с них на берег, осуществляется по заявкам капитанов судов, поданным в адрес судовладельцев рейдовых пассажирских судов непосредственно или через морского агента.

В заявке должны быть указаны место (рейд) стоянки судна, количество рейсов в течение суток и желаемое время их выполнения.

4.7.6. Судовладелец рейдовых пассажирских судов должен подтвердить капитану обслуживаемого судна прием заявки к исполнению и указать ему причал, где будет производиться посадка людей и, при необходимости, согласовать время отхода рейдового пассажирского катера от причала.

4.7.7. Судовладелец рейдовых пассажирских судов, при обслуживании стоящих на рейде иностранных и российских судов заграничного плавания, должен дать указанную в статье 4.7.6 информацию таможене и ПУ ФСБ России по Архангельской области и получить от них разрешение на выполнение заявок по обслуживанию этих судов.

4.7.8. Вахтенный судоводитель рейдового пассажирского судна должен:

4.7.8.1. Обеспечить безопасную посадку и высадку пассажиров при стоянке у причала и борта судна, а также их безопасность в пути.

4.7.8.2. При подходе к судну, стоящему на якоре, заблаговременно предупредить его вахтенную службу по УКВ или путем подачи звуковых сигналов.

4.7.8.3. Подходить к судну только после получения подтверждения его вахтенной службы о готовности принять рейдовое пассажирское судно к своему борту.

4.7.9. Вахтенный помощник капитана судна, стоящего на якоре, при приеме рейдового пассажирского судна, обязан:

4.7.9.1. Обеспечить спуск стационарного (парадного) трапа с подветренного борта, в исключительных случаях, лоцманского.

4.7.9.2. Проверить наличие у трапа спасательного круга с линем достаточной длины.

4.7.9.3. В темное время суток обеспечить освещение трапа, при этом светильник у трапа должен быть такой конструкции, чтобы он не ослеплял судоводителей подходящих к трапу рейдовых пассажирских судов.

4.7.9.4. Проконтролировать, чтобы трап был опущен на такую высоту над водой, при которой был бы исключен навал на него рейдового судна при подходе и стоянке и в то же время обеспечивал безопасный сход с него пассажиров.

4.7.9.5. Лично присутствовать при посадке и высадке пассажиров и регулировать очередность их движения по трапу.

4.7.9.6. Обеспечить надлежащее наблюдение за окружающей обстановкой и при обнаружении каких-либо причин, грозящих безопасной посадке или высадке пассажиров (прохождение вблизи другого судна, подход к борту сильной волны и т.п.), дать соответствующие команды вахтенному судоводителю рейдового пассажирского судна, пассажирам и членам экипажа, обеспечивающим подъем (спуск) трапа для предупреждения травм людей или получения повреждений рейдового судна и/или трапа.

4.8. ДЕЙСТВИЯ ПРИ ШТОРМЕ

4.8.1. С получением прогноза об усилении ветра до 7 баллов (скорость ветра 17 м/с) и более ПРДС (Радио 5) передает штормовое предупреждение на суда, находящиеся в Порту, следующим порядком:

4.8.1.1. Производит вызов судов на 16 канале УКВ, дает им указание перейти на 14 канал. Затем, перейдя на 14 канал, трижды передает текст штормового предупреждения.

4.8.1.2. По окончании передачи штормового предупреждения ПРДС (Радио 5), текст его дублирует СУДС (Радио 17) для судов, находящихся в зоне ее действия.

4.8.2. Все суда и диспетчерские службы судовладельцев, услышав общий вызов ПРДС (Радио 5) на 16 канале должны немедленно прекратить все переговоры на 14 канале до окончания передачи штормового предупреждения.

4.8.3. Судовладельцы и агентства, обслуживающие морские суда, предприятия и организации могут получать ежедневные прогнозы погоды и штормовые предупреждения непосредственно от «Севгидромета» на договорных условиях.

4.8.4. Капитаны морских судов, с получением штормового предупреждения, обязаны принять все возможные меры по обеспечению безопасной стоянки судна в период штормовой погоды (завести дополнительные швартовы, отдать второй якорь, подготовить к работе главный двигатель и т.п. вплоть до смены места стоянки).

4.8.5. Капитаны судов портового флота и речных судов, при получении штормового предупреждения, обязаны уйти в укрытия (ковши, гавани, затоны и т.п.) по согласованию с владельцами мест укрытий и своей диспетчерской службой.

4.8.6. С получением штормового предупреждения морские суда, предназначенные или оборудованные для проведения аварийно-спасательных работ, независимо от ведомственной принадлежности и форм собственности, по указанию капитана порта должны быть приведены в соответствующую степень готовности к выходу в море в море или на акваторию Порта для выполнения работ по спасанию людей или оказания помощи судам, терпящим бедствие.

Эти суда могут быть привлечены **капитаном порта** для выполнения указанных выше работ.

4.9. ЗИМОВКА СУДОВ И ОТСТОЙ СУДОВ В ПЕРИОД ВЕСЕННЕГО ЛЕДОХОДА

Организация зимовки судов

4.9.1. По мере развития ледостава на акватории Порта подлежат расстановке на зимний период:

- при появлении первичных форм льда - спортивные суда и маломерные суда;
- при появлении блинчатого льда - суда, которые выведены из эксплуатации на длительный отстой или ремонт ;
- все остальные суда, которые по своей конструкции и/или согласно категории ледовых усилений не могут совершать плавание в конкретно сформировавшихся ледовых условиях.

4.9.2. Расстановка судов на зимний период должна быть запланирована и осуществлена в гаванях, затонах, ковшах и других местах, защищенных от воздействия осеннего и весеннего ледоходов (далее пункты отстоя).

4.9.3. Расстановка судов на зимний отстой у причалов, вне затонов и гаваней, допускается только в пределах причальных зон и только с наступлением ледостава (лед достиг 5 см, смерзшийся лед не дрейфует).

4.9.4. Судовладельцы обязаны заблаговременно найти подходящий по размерам и глубинам пункт (причал) отстоя для своих судов, дать заявку его владельцу и/или заключить с ним договор об условиях зимовки судов в данном пункте отстоя.

4.9.5. Владельцы пунктов отстоя, на основании принятых заявок или заключенных договоров с судовладельцами, обязаны заблаговременно составить выполненную в масштабе схему расстановки судов в данном пункте отстоя и разработать план мероприятий по обеспечению безопасной их стоянки, включая организацию охраны.

Не позднее, чем за 10 суток до планируемого срока начала работ по расстановке судов согласно разработанной схеме, Эта схема и план должны быть согласованы с отделом пожарной безопасности, опасных грузов и экологического контроля Администрации морского порта (тел.21-59-66),отделом надзора на транспорте и санитарной охраны территории Россельхознадзора (тел.21-12-34), а затем со Службой капитана порта (тел.65-36-04).Все требования и предложения, полученные при согласовании схемы и плана от указанных выше служб, должны быть выполнены в сроки ими указанные.

4.9.6. Все работы по расстановке судов на зимний период в пунктах отстоя судовладельцы должны производить своими силами или за свой счет, если договором с владельцем пункта отстоя не оговорено другое.

4.9.7. Судовладельцы и владельцы пунктов отстоя обязаны за сутки до начала расстановки флота информировать об этом **капитана порта** (ИГПК). Перед началом работ по расстановке судов в пунктах отстоя руко-

водитель работ, назначенный владельцем пункта отстоя или судовладельцем, обязан получить разрешение у ПРДС (Радио 5) и в дальнейшем давать информацию в ИГПК о ходе выполнения этих работ и об их окончании.

4.9.8. Не позднее, чем через 3 суток после окончания работ по расстановке флота, владелец пункта отстоя обязан представить капитану порта исполнительную схему стоянки судов, выполненную в масштабе, или дать подтверждение о том, что суда расставлены в полном соответствии с ранее согласованной схемой.

4.9.9. Судовладельцы и/или владельцы пунктов отстоя в период зимовки судов обязаны обеспечить:

- постоянную охрану каждого судна или в составе каравана судов;
- контроль за водотечностью корпуса, кингстонов, дейдвудов и других забортных отверстий;
- выполнение мероприятий по пожарной безопасности;
- выполнение требований санитарных правил и нормативных документов по охране окружающей среды;
- выполнение требований и предложений инспектирующих органов по результатам проверки зимующих судов в сроки, установленные этими органами;
- службу охраны пунктов отстоя и вахтенную службу судна надлежащими средствами связи (проводной и/или радиотелефон).

Требования данной статьи распространяются на любые суда, выведенные из эксплуатации для ремонта или отстоя в зимний период.

4.9.10. Маломерные суда и моторные лодки, принадлежащие спортивным организациям и физическим лицам, на зимний период должны быть подняты на берег в специально отведенных и оборудованных для этой цели местах.

Отстой судов в период весеннего ледохода

4.9.11. Все суда, находящиеся на акватории Порта, перед подходом основного льда к границам Порта в период ледохода на реке Северная Двина должны быть укрыты в пунктах отстоя, хорошо защищенных от воздействия сильного паводкового течения и льда.

4.9.12. В зависимости от интенсивности прохода основного льда при ледоходе на том или ином рукаве реки Северная Двина и от погодных условий, помимо затонов, гаваней и ковшей пунктами укрытия судов могут служить некоторые грузовые районы и участки различных владельцев, определяемые **капитаном порта** в каждом конкретном случае.

4.9.13. Схему и план производства работ по расстановке судов на время ледохода, как зимовавших в пунктах отстоя, так и судов, принимаемых по заявкам судовладельцев для укрытия на этот период, владельцы пунктов отстоя должны согласовать с **капитаном порта** не позднее 15 апреля.

4.9.14. Работы по расстановке судов, зимовавших в пунктах отстоя, должны начинаться по мере освобождения акватории Порта от льда путем

искусственного спуска его в море и/или естественного таяния и разрушения льда в пунктах отстоя.

Эти работы должны быть закончены к моменту подхода основного льда ледохода к д. Спас-Вайново (примерно за 2 суток до подхода к границам Порта). Руководители работ ежедневно до 17 часов должны докладывать в ИГПК о ходе выполнения этих работ, а также об их завершении.

4.9.15. Морские транспортные, рыбопромысловые и другие суда, осуществляющие грузовые операции у причалов, не защищенных от воздействия ледохода, или стоящие на якорю на одном из рейдов, не позднее чем за одни сутки до подхода основного льда к границам Порта должны быть рассредоточены и укрыты в пунктах отстоя или выведены в море.

Капитаны судов должны заблаговременно, по согласованию с **капитаном порта** определить место укрытия судов от ледохода.

План рассредоточения судов разрабатывает ПРДС (Радио 5) и доводит его до сведения капитанов судов.

4.9.16. К указанному ПРДС (Радио 5) сроку капитаны судов должны полностью подготовить судно к переходу в пункты укрытия, иметь на борту достаточное для этого количество экипажа, заказать необходимое количество портовых буксиров и лоцмана.

С прибытием лоцмана и буксиров капитан судна обязан доложить ПРДС (Радио 5) о своей готовности к съемке со швартовых (якоря) и по получении от него разрешения на движение - сниматься со швартовых (якоря) и следовать в пункт укрытия.

4.9.17. Все суда портового флота и речные суда, осуществляющие плавание по акватории Порта, при подходе основного льда к границам акватории Порта, должны укрыться в ближайшем защищенном от воздействия ледохода месте.

4.9.18. В связи с тем, что рассредоточение судов в пункты укрытия (отстоя) связано с чрезвычайными обстоятельствами (ледоход, экстремальные уровни воды в реке, сильное течение), места стоянки судов в этих пунктах на весь период ледохода и экстремальных уровней воды в реке предоставляются их владельцами безвозмездно.

Однако, все услуги, предоставляемые судам в период их нахождения в местах укрытия (отстоя): швартовка судов береговыми швартовыми командами, охрана судов, установка на них береговых стационарных трапов, подключение и использование электроэнергии и телефонной связи и т.п., оплачиваются судовладельцами по тарифам, установленным владельцами пунктов укрытия (причалов).

4.9.19. Владельцы пунктов укрытия (отстоя) должны дать капитанам судов, прибывших в их пункт, информацию, предусмотренную статьей 4.4.1 «Обязательных постановлений»

4.9.20. Стоянка судов у причалов, не защищенных от воздействия ледохода, и на рейдах, а также плавание всех судов, кроме ледокольных средств, участвующих в ледокольной кампании на акватории Порта, в период ледохода запрещена.

4.10 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ ПРИРОДНОЙ СРЕДЫ

4.10.1. На акватории Порта действуют требования Международной конвенции МАРПОЛ 73/78 с Приложениями I-VI, а также российского законодательства по предотвращению загрязнения морской среды.

4.10.2. Перед входом судна в Порт на весь период пребывания в Порту все клапаны, клинкеты и другие запорные устройства, ведущие к борту, и через которые сбрасываются нефтесодержащие смеси и вредные вещества за борт, должны быть закрыты и опломбированы лично капитаном или лицом, уполномоченным капитаном. Такими лицами могут быть лица командного состава, несущие персональную ответственность за техническую эксплуатацию судовых систем и устройств судна, через которые может произойти загрязнение моря.

4.10.3. С приходом в Порт судовая администрация обязана представить через агента в адрес портовых властей информационный лист о накоплении на борту судовых отходов и намерении сдать их в Порту.

4.10.4. Судам, стоящим в Порту у причалов и на рейде, запрещается:

4.10.4.1. Сливать с судна за борт любые нефтесодержащие смеси, в том числе и чистый водяной балласт.

4.10.4.2. Выбрасывать за борт отходы любого рода.

4.10.4.3. Разводить открытый огонь и сжигать отходы любого рода.

4.10.4.4. Осуществлять выброс вредных веществ в атмосферу с нарушением установленных нормативов.

4.10.4.5. Использовать судовые инсинераторы.

4.10.4.6. Производить работы по очистке и покраске корпусов судов.

4.10.4.7. Судовые работы по мойке трюмов и палуб должны выполняться с соблюдением мер, исключающих загрязнение акватории Порта.

4.10.4.8. Сброс чистого снега в акваторию Порта разрешен только в специально отведенных местах, обозначенных табличками "Место сброса чистого снега".

4.10.4.9. Утилизация плавсредств на металлолом производится только в установленных местах, согласованных с администрацией Порта, предприятиями, имеющими лицензии на осуществление такой деятельности. Разделка судов на металлолом на территории и у причалов Порта может быть разрешена в местах, согласованных с администрацией Порта.

4.10.4.10. Место стоянки выведенных из эксплуатации и предназначенных для разделки на металлолом судов, определено в районе Турдеевской лесобазы. Постановка судна в этот район осуществляется по разрешению капитана порта, после предъявления судовладельцем акта об экологической безопасности судна.

4.10.5. Разрешается сброс с судов очищенных и обеззараженных сточных вод в пределах акватории Порта при соблюдении следующих условий:

- на судне действует установка, одобренная Морским Регистром Судоходства, показатели очистки и обеззараживания которой соответствуют нормам по коли-индексу не более 2500; по БПК₅ не более 50 мг/л; взвешенным веществам - не более 100 мг/л сверх содержания взвешенных веществ в промывочной воде;
- сброс не носит залповый характер.

4.10.6. Нефтедержащие смеси, нефтяные остатки, сточные воды сдаются на специализированные сборщики. Заявки подаются капитанами судов в адрес предприятий, имеющих специализированный транспорт или приемные береговые сооружения, через судно агентирующей организации или судовладельца не позднее, чем за 24 часа до готовности судна к той или иной операции.

4.10.7. Сброс изолированного балласта в Порту разрешается в том случае, если балласт был принят или заменен в Белом море.

4.10.8. Сбор бытовых и пищевых отходов осуществляется в баки (контейнеры) поставляемые Портом.

Судам, не сдавшим до выхода из Порта нефтедержащие смеси, нефтяные остатки, сточные воды, мусор, а объемы их сборных танков (контейнеров), не позволяют обеспечить переход в следующий Порт захода или произвести сброс в разрешенном районе с соблюдением требований Конвенции МАРПОЛ 73/78, выход из Порта не разрешается. При сдаче судовых отходов запрещается их смешивание, мусор, подлежащий сдаче, должен разделяться по видам и собираться в специально предназначенные для этого съемные устройства, или пластиковые мешки.

Снятие мусора и другие операции по обслуживанию иностранных судов, производятся с разрешения ПС ФСБ России по АО.

4.10.9. Судно имеет право оставлять на борту минимальное количество отходов при наличии достаточных емкостей для их накопления до следующего порта захода. Исключения в отношении обязательной сдачи судовых отходов могут быть сделаны ИГПК в особых условиях, например для судов, совершающих краткие рейсы. В этом случае ИГПК обязана выдать судну соответствующую справку.

4.10.10. За чистоту причалов, прилегающих территорий и акваторий, отвечают владельцы причалов или организации, эксплуатирующие причалы.

Запрещается сбрасывать с причалов в воду мусор, производственные и бытовые отходы, загрязненный снег и т. п. Технология уборки территории, причалов, пирсов от снега, производственных отходов и т. п. должна быть согласована с капитаном порта и одобрена государственными органами экологического и санитарного контроля.

4.10.11. Операторы причалов несут ответственность за состояние и очистку водной акватории в границах зон водопользования, установленных договорами с Двинско-Печерским Бассейновым водным управлением МПР России (ДПБВУ).

4.10.12. Перегрузка нефтепродуктов с судна на судно на акватории Порта разрешается при выполнении согласованных мероприятий по обеспечению ее безопасности, в том числе ограждении бонами и установлении дежурства судна-нефтесборщика.

4.10.13. В случае разлива нефти на акватории Порта судно обязано принять меры в соответствии с Судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (ЛАРН).

4.10.14. Оперативный контроль, сбор, обработку и анализ информации о загрязнении окружающей природной среды, в зоне действия настоящих «Обязательных постановлений» осуществляет ИГПК.

4.10.15. Суда, стоящие у причалов или на якоре в Порту, обязаны немедленно сообщить в ИГПК о замеченных случаях сброса любых вредных веществ на акватории Порта. При обнаружении плавающего мусора или нефтепродуктов следует немедленно сообщить об этом в ИГПК и произвести соответствующую запись в судовой журнал. В противном случае ИГПК вправе считать виновным в загрязнении акватории судно, у борта которого будут обнаружены плавающий мусор или нефтепродукты.

4.10.16. Информация с судов о загрязнении акватории, в зоне действия настоящих «Обязательных постановлений», должна передаваться в ИГПК, на УКВ каналах 14, 16.

4.10.17. Использование для очистки акватории Порта диспергентов, без согласования с капитаном порта Архангельск и разрешения Архангельского областного комитета по экологии и природопользованию (Архоблкомэкология), запрещается.

4.10.18. За нарушения, следствием которых явилось загрязнение окружающей природной среды, виновная сторона подвергается штрафу и взысканию ущерба за нанесение вреда природной среде в соответствии с Законом РФ «Об охране окружающей среды» № 7-ФЗ от 10.01.02 года и действующим законодательством Российской Федерации.

Наложение штрафных санкций не освобождает виновную сторону от оплаты стоимости фактических расходов по ликвидации загрязнения окружающей среды.

4.11. ПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВАМИ РАДИО И ПРОВОДНОЙ СВЯЗИ В ПОРТУ

4.11.1. Всем судам, находящимся на акватории Порта запрещается использовать любые радиотелеграфные и радиотелефонные станции кроме УКВ и средств спутниковой связи.

Исключение составляют случаи:

- если судно находится в опасности или передает сигнал бедствия;
- если судно оказывает помощь другим судам, терпящим бедствие;
- при проводке судна во льду для передачи диспетчерских сводок.

4.11.2. В Порту действуют следующие УКВ радиостанции:

№ №	Управления и служ- бы	Канал Связи УКВ	Позыв- ной	Время работы
1 .	ПРДС (пост регулирования движения судов)	16-вызов 14 - рабо- чий	Архан- гельск - Радио-5	круглосу- точно
2 .	СУДС	16-вызов 14-вызов, рабочий 69-рабочий	Архан- гельск -Радио-17	круглосу- точно при радиоло- кационной проводке
3 .	МСПЦ (Морской спасатель- ный подцентр)	16-вызов 02, 25 – рабочий	Архан- гельск -Радио-1	круглосу- точно
4 .	Центральная портовая Радиостанция (ЦПР)	16-вызов 26- рабочий	Архан- гельск -Радио-3	круглосу- точно
5 .	Лоцманская служба	16-вызов 14- рабочий	Архан- гельск -Радио-11	круглосу- точно
6 .	Портовый флот АО «АМТП» диспетчер	9	Архан- гельск -Радио-6	круглосу- точно
7 .	Архангельская база Тралового флота	11	Архан- гельск -Радио-31	круглосу- точно
8 .	Архангельское меж- колхозное производ- ственное Объединение	77	Архан- гельск -Радио-68	только в летнюю навигацию

4.11.3. Все морские суда, стоящие в Порту, на рейдах и у причалов, кроме судов, находящихся в ремонте на судоремонтных заводах, должны постоянно нести радиовахту на УКВ канал 16.

4.11.4. Суда, подпадающие под управление ПРДС (Радио 5) (см. ст. 2.2.3), в период движения на акватории Порта должны нести постоянную радиовахту на 14 канале.

Это требование относится и к судам, выполняющим особые работы на акватории Порта, независимо от того, находятся они в движении или стоят на якоре или швартовых.

4.11.5. При плавании и стоянке на акватории Порта все суда, не имеющие 14 УКВ должны нести постоянную радиовахту со своими диспетчерскими службами и между собой на УКВ каналах, установленных для каждого конкретного ведомства.

4.11.6. Суда, указанные в статье 4.11.4, при необходимости временно перейти на другие каналы связи, обязаны получить на это разрешение поста ПРДС (Радио 5).

По окончании переговоров на другом канале УКВ связи, продолжительность которых не должна превышать 5 минут, эти суда должны немедленно вернуться на 14 канал УКВ и доложить об этом посту ПРДС (Радио 5).

4.11.7. При выполнении швартовных операций морские суда, использующие для этой цели буксирные суда, должны перейти на канал связи, имеющийся на буксировщике.

В этом случае они должны сообщить ПРДС (Радио 5) канал, на который они уходят и по окончании работы с буксировщиком, вернуться на 14 канал, доложив об этом ПРДС (Радио 5).

4.11.8. Всем судам и береговым организациям запрещается ведение каких-либо переговоров на 14 и 5 каналах УКВ, не относящихся к управлению движением судов и обеспечению безопасности плавания.

4.11.9. Транспортные и другие морские суда, стоящие в Порту, для рабочего обмена информацией и переговоров с другими судами должны использовать каналы связи УКВ, установленные для соответствующего ведомства.

4.11.10. Суда, стоящие у причалов, для переговоров с береговыми абонентами должны использовать ближайшие береговые телефоны. Если на причале имеются выходы АТС, то суда должны подключиться к ним и сообщить номер своего телефона всем заинтересованным службам судовладельца, стивидорной компании и Службе Капитана порта.

Переговоры на УКВ с береговыми службами в Порту должны вестись только при отсутствии телефонной связи.

4.11.11. Для переговоров с береговыми абонентами, суда могут пользоваться услугами ЦПР (позывной «Архангельск-Радио-3»), которая может скоммутировать УКВ с телефонами любого абонента.

4.11.12. Переговоры по УКВ береговым радиостанциям между собой запрещаются, кроме случаев:

- когда необходимо срочное оказание помощи терпящим бедствие людям и судам;
- касающихся предупреждения и ликвидации последствий стихийных бедствий, разлива нефтепродуктов, загрязнения вредными для окружающей среды веществами.

4.11.13. Связь с должностными лицами и службами ФГУ «АМП Архангельск» осуществляется по телефонам:

- | | |
|-----------------|----------|
| - коммутатор | 65-43-84 |
| - капитан порта | 65-44-22 |

- 1-й зам. капитана Порта	65-43-88
-Зам.нач-ка ФГУ- зам.к-на порта	21-53-49
- дежурный гос. инспектор ИГПК	65-36-04
- Морской спасательный подцентр (МСПЦ)	63-71-00
- гос. инспектор по регистрации судов	28-69-27
- гос. инспектор по расследованию аварийных происшествий с судами	65-43-84 <i>доп.161</i>
- Служба морской безопасности	65-67-80
- Отдел пожарной безопасности	21 59 66
- Отдел контроля за иностранными и российскими судами	65-08-15

4.11.14. Номера телефонов государственных органов и служб, осуществляющих контроль и надзор за судами:

- Архангельская инспекция рыбпортнадзора	61-05-96
- Инспекция Российского Морского Регистра Судоходства	63-71-76
- Северное управление Госморречнадзора ФСНСТ	
руководитель управления-	65-67-24
- отдел пожарного надзора	63-33-09
- Архангельский линейный отдел	63-32-19
- ПИК «Архангельск-аэроморпорт»	63-13-34
	63-15-81
Оперативные телефоны ПРДС :	20-56-91
	65-36-04
факс:	65-05-74

Оперативные телефоны СУДС:	67-10-18, 67-14-14.
----------------------------	------------------------

5. БЕЗОПАСНОСТЬ И СОХРАННОСТЬ СООРУЖЕНИЙ НА АКВАТОРИЯХ И ТЕРРИТОРИЯХ МОРСКОГО ПОРТА АРХАНГЕЛЬСК

5.1. О ПОРЯДКЕ, ОХРАНЕ И ДВИЖЕНИИ НА ТЕРРИТОРИЯХ И АКВАТОРИЯХ, ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАЙОНАХ И УЧАСТКАХ ПОРТА

5.1.1. Территория и акватория Порты в установленных границах является режимной зоной и находится под контролем подразделений ПС ФСБ России и таможни, пропускной режим осуществляется в соответствии со специальной инструкцией.

5.1.2. Поддержание порядка на территориях грузовых районов и на причалах осуществляют арендаторы и владельцы причалов. Контроль за поддержанием порядка и пропускным режимом на территории Порты осуществляет Служба морской безопасности ФГУ «АМП Архангельск».

Порядок пропуска людей, в том числе членов экипажей и пассажиров судов, и всех видов транспорта на территории погрузо-разгрузочных районов (участков), судоремонтных заводов, затонов и других предприятий, места расположения контрольно-пропускных пунктов (КПП), пути следования людей и транспорта на этих территориях, правила и требования, связанные с охраной тех или иных объектов и поддержания порядка на этих территориях, осуществляется владельцами соответствующих предприятий.

Эти правила владельцы предприятий должны заблаговременно доводить до сведения клиентуры, а также до капитанов судов непосредственно или через морских агентов.

5.1.2.1 Лица, осуществляющие государственный надзор и контроль за торговым мореплаванием и охраной окружающей среды, пропускаются на указанные выше территории по предъявлению на КПП документа, подтверждающего их принадлежность к органам государственного надзора или контроля.

5.1.2.2. Операторы всех причалов, расположенных в границах Порты, обязаны обеспечить беспрепятственный проезд автотранспорта ИГПК и СМБ, подход катеров ФГУ «АМП Архангельск» и пропуск их сотрудников по служебным удостоверениям к судам, стоящим у причалов Порты.

5.1.3. Владельцы акваторий, должны производить регулярные контрольные промеры глубин на подходных каналах, в причальных зонах и ремонтные дноуглубительные работы для поддержания их проектных габаритов (длина, ширина, глубина); следить за чистотой дна путем водолазного обследования и/или гидрографического траления и поднимать обнаруженные при этом затонувшие предметы; вести постоянное наблюдение за чистотой водной поверхности и прилегающего побережья и при обнаружении их загрязнения незамедлительно принимать меры по их очистке.

5.2. ПРОТИВОПОЖАРНЫЙ РЕЖИМ В ПОРТУ

5.2.1. Ответственность за обеспечение противопожарного режима и своевременное выполнение требований органов государственного пожарного надзора на предприятиях и организациях возлагается на их руководителей, а на судах – на их капитанов.

5.2.2. На всех судах должны быть вывешены на видном месте:

- расписание по общесудовым тревогам;
- на судах портового флота, экипаж которых работает по сменам – расписание по тревогам на одну рабочую смену;
- при стоянке у причала у вахтенного помощника должны иметься номера телефонов пожарных команд данного погрузо-разгрузочного района (участка), судоремонтного завода и т.п. объектах, где стоит судно, а также телефонов пожарных подразделений округа, района и города.

5.2.3. Диспетчерские службы и службы охраны предприятий, а также вахтенная служба судов, стоящих у причалов этих предприятий, при обнаружении пожара на своем или близлежащем объекте (судне) обязаны немедленно сообщить об этом в ближайшую пожарную часть и в Службу **капитана порта**, принять все возможные и зависящие от них меры по локализации и защите стоящих рядом объектов (судов) и тушению пожара.

5.2.4. Первичное руководство тушением пожара, возникшем на береговом объекте или судне, эвакуацией людей и материальных ценностей из опасной зоны осуществляют соответственно руководитель берегового объекта или капитан судна, а при их отсутствии старшее должностное лицо дежурной службы объекта (судна).

5.2.5. По прибытию к месту пожара специализированных пожарных подразделений и привлеченных к тушению пожара судов, руководство тушением пожара принимает старший по званию пожарный начальник, который приступает к выполнению своих обязанностей только после получения от предыдущего руководителя тушения пожара информации об очаге пожара, кратчайших путях подхода к нему, о наличии людей в отсеченных огнем помещениях, о расстановке людей и техники, ранее привлеченных к тушению пожара, о местах расположения пожарных гидрантов, водоемов и других ближайших мест забора воды, а также другие сведения, необходимые для руководства борьбой с огнем.

Руководитель предприятия (капитан судна) должен назначить компетентное лицо из состава предприятия (судна), которое должно постоянно находиться при старшем пожарном начальнике с целью дать последнему необходимую информацию, касающуюся горящего объекта (судна) или вблизи расположенных объектов.

5.2.6. Заявки на проведение инспекторского осмотра по пожарной безопасности судов подаются в Отдел пожарной безопасности АМП Ар-

хангельск (тел. 21 59 66) капитанами судов или морскими агентами в следующие сроки:

- на проведение пожарно-технического обследования судна для получения «Свидетельства пожарной охраны» - не позднее чем за 12 часов до оформления отхода судна в ИГПК;

- для получения разрешения на производство огневых работ на судне не - менее чем за 12 часов до начала этих работ;

- на проведение пожарно-технического обследования судна перед погрузкой опасных грузов - за 24 часа до начала погрузки.

5.2.7. В пределах территорий предприятий и на судах у причалов запрещается:

- запускать сигнальные ракеты и жечь фальшфейеры;
- производить любые огневые работы без предварительного согласования с Отделом пожарной безопасности АМП Архангельск
- пользование любыми нештатными переносными отопительными приборами электрическими или на твердом и жидком топливе без разрешения пожарной инспекции;
- загромождать пожарные проезды и подъезды к местам забора воды.

5.3. О СТРОИТЕЛЬСТВЕ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И СОХРАННОСТИ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ НА ТЕРРИТОРИЯХ И АКВАТОРИЯХ ПОРТА

5.3.1. Строительство причальных сооружений, прокладка подводных кабельных трасс, дюкеров, воздушных ЛЭП, строительство, реконструкция или ремонт каналов, фарватеров, строительные, изыскательские и другие работы, производимые на акватории или территории Порта, допускаются только с согласования АМП Архангельск и в соответствии с проектной документацией, согласованной с необходимыми контролирующими и природоохранными организациями.

5.3.2. Техническое задание на производство работ по проектированию на акватории Порта причальных комплексов, каналов и фарватеров, водозаборов, подводных кабельных трасс и дюкеров должны согласовываться с АМП Архангельск.

Если указанные действия оказывают влияние на производственную деятельность других предприятий, то перед выдачей технического задания на их проектирование должно быть получено соответствующее согласование.

5.3.3. При эксплуатации действующих сооружений владелец и/или арендатор причала обязан осуществлять контроль за их техническим состоянием путем проведения контрольно-инспекторских и внеочередных обследований, регулярных и периодических осмотров в соответствии с действующими «Правилами технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий», утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации.

5.3.4. Контрольно-инспекторское и внеочередное обследование про-

изводятся организациями, имеющими лицензию на проведение данного вида работ. При получении результатов обследования владелец, или арендатор должен направить 1 экземпляр в АМП Архангельск.

5.3.5. При вводе в эксплуатацию вновь построенного или реставрированного ГТС, а также при проведении периодических технических осмотров действующих ГТС, организация, эксплуатирующая ГТС, должна включать в состав комиссии инспектора ИГПК и представителя собственника причала.

5.3.6. Все эксплуатируемые причальные сооружения, расположенные на акватории Порта, подлежат обязательному декларированию. Декларация установленной формы направляется собственником или арендатором причала для утверждения в АМП Архангельск.

5.3.7. В случае отсутствия утвержденной декларации капитан порта в праве запретить подход и стоянку судов у данного причала.

5.3.8. В случаях вывода сооружения из эксплуатации его владелец или арендатор должен дать информацию **капитану порта** о причинах и сроках вывода.

5.3.9. При обнаружении неудовлетворительного технического состояния швартовных и/или отбойных устройств на причале, а также любых обстоятельств, создающих угрозу безопасности подходящих к причалу судов, **капитан порта** вправе ограничить размеры или осадку, а также запретить подход всех судов до устранения обнаруженных недостатков.

5.3.10. Подробный промер глубин и водолазный осмотр причальных зон должен выполняться не реже чем 1 раз в 2 года.

5.3.11. Подробный промер глубин на каналах и фарватерах основного и дополнительных судовых ходов, рейдах, в разворотных бассейнах, подходных каналах к причалам должен производиться ежегодно сразу же после падения уровня воды в реке Северная Двина после весеннего паводка.

На лимитирующих участках каналов, фарватеров, рейдов и разворотных бассейнов - по требованию **капитана порта** и в указанные им сроки должен производиться контрольный промер глубин.

Планшеты промеров глубин должны предоставляться в АМП Архангельск и в Архангельский филиал ФГУП «Росморпорт».

5.3.12. Промер глубин, водолазное обследование, гидрографическое траление и дноуглубительные работы должны производиться организациями, имеющими лицензию на данные виды работ за счет предприятий, в пользовании которых находятся акватории и подходные каналы к ним.

5.3.13. Акватории, фарватеры, подходные каналы и навигационные опасности на них должны быть ограждены береговыми и плавучими СНО.

5.3.14. Без согласования с **капитаном порта** в пределах акватории Порта запрещается:

- устанавливать какие либо СНО;
- устанавливать какие-либо сооружения вблизи и в зоне действия береговых СНО;
- устанавливать какие-либо огни в зоне или секторах действия светящих береговых и плавучих СНО;

- складировать грузы в зоне действия береговых СНО;
- перемещать или снимать СНО со штатного места их установки.

5.3.15. В случаях повреждения плавучего СНО, капитан судна обязан доложить об этом **капитану порта** и предоставить документы для расследования этого аварийного случая

5.3.16. На мостовых переходах через рукава и протоки реки Северная Двина, в районах выхода на берег кабелей и трубопроводов, схода с берега в сторону реки водозаборных и водовыпускных конструкций, воздушных переходов линий электропередач и иных кабелей их владельцы обязаны установить и содержать в надлежащем техническом состоянии ограждающие и информационные знаки и огни в соответствии с ГОСТ-26600-98 (См. Приложение №6).

В случаях отсутствия этих знаков и/или огней, или при содержании их в ненадлежащем техническом состоянии, все убытки, связанные с повреждениями и простоями судов и гидротехнических сооружений, равно как и повреждение указанных выше объектов, относятся на счет владельцев этих сооружений.

5.3.16.1. Судоходные пролеты мостовых переходов через реку Северная Двина оборудуются следующими навигационными знаками:

- для прохода судов снизу вверх днем – квадратным щитом красного цвета, установленным на ферме мостового перехода; ночью – двумя створными огнями красного цвета, створная линия которых лежит в вертикальной плоскости, проходящей через середину указанного выше щита;
- для прохода судов сверху вниз днем – ромбовидным щитом красного цвета, ночью – двумя створными огнями красного цвета, установленными аналогично выше указанным щиту и огням;
- пролеты мостовых переходов, предназначенных только для прохода судов, буксирующих плоты, днем – круглым щитом красного цвета, ночью – двумя створными огнями зеленого цвета, установленными аналогично вышеуказанным щиту и огням;
- на опорах мостов устанавливаются квадратные щиты зеленого цвета (для светлого фона), либо белого цвета (для темного фона), на которых в темное время зажигаются огни зеленого цвета. Эти щиты и огни указывают высоту судоходных пролетов мостов и положение кромок судового хода;
- на мостовых опорах или на пролетном строении выше указанных щитов может быть установлен щит «Соблюдать надводный габарит», указывающий надводный габарит судоходного прохода над расчетным судоходным уровнем воды в реке (PCY).¹⁶

¹⁶ 1. PCY – в Порту Архангельск установлен 3,25 метра над нулем глубин 1881 года (2,15 м от Кронштадтского футштока). Для расчета проходного уровня судоходного пролета на любой момент времени необходимо к величине, указанной на щите, прибавить 3,25 метра и вычесть уровень воды, рассчитанный по Таблицам приливов, воды Европейской части России, том 1. При нагонных явлениях к рассчитанному проходному уровню добавляется величина нагона, объявляемая внутрипортовым оповещением ИГПК.

2. По периметру опор судоходных пролетов нанесена белая полоса, верхняя кромка которой находится на уровне PCY.

5.3.16.2. Для подводных переходов кабелей и трубопроводов установлены охранные зоны (далее кабельные зоны) шириной 200 метров, которые ограждаются запрещающими знаками «Якоря не бросать», установленными на столбах, высотой не менее 6 метров, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой. Символ – якорь черного цвета.

На вершине столба выше знака выставляется два круговых постоянных огня желтого цвета.

Кабельные зоны ограждаются следующим образом:

- в местах выхода кабеля (трубопровода) на обоих берегах реки выставляется по одному знаку;

- на границах кабельных зон в 100 метрах выше и ниже по течению реки от вышеуказанных знаков выставляются створные знаки аналогичной конструкции, фиксирующие направление параллельное направлению трассы кабеля (трубопровода);

- в местах, где проложено несколько переходов кабелей (трубопроводов), охранные зоны которых накладываются друг на друга или расстояние между их границами менее 100 метров, их охранные зоны объединяются в единую зону и указанные выше створные знаки выставляются в 100 метрах выше и ниже от знаков, выставленных у мест выхода на берег самого верхнего и самого нижнего кабеля (трубопровода) соответственно. В кабельной зоне запрещается отдавать якоря, ставить плоты, производить дноуглубительные работы, устанавливать плавучие сооружения и захламлять береговую полосу.

5.3.16.3. Водозаборы и водосливные сооружения и их оголовки, выступающие от береговой линии в сторону судоходных путей, ограждаются береговыми и плавучими знаками:

- в месте схода указанных сооружений с берега в реку и на расстоянии, не менее 50 метров выше и ниже от него, выставляются по одному знаку «Внимание» (первый выставляется обязательно, вторые – рекомендуются), установленные на столбах высотой не менее 6 метров, окрашенных черными и желтыми полосами. Рисунок – восклицательный знак. В темное время суток у верхней и нижней кромок щита знака выставляются желтые проблесковые огни, расположенные по вертикали;

- у оголовка сооружения на расстоянии, установленном **капитаном порта**, выставляется светящийся буй или вежа желтого цвета. Аналогичные буи (вехи) могут быть установлены напротив береговых знаков, установленных выше и ниже схода сооружения в реку, напротив береговых знаков, указанных выше и на таком же расстоянии от берега, что и буй (вежа) у оголовка.

Плавание всех судов, кроме судов, производящих обследование и/или ремонт указанных сооружений, в этих охранных зонах запрещено.

5.3.16.4. Места расположения воздушных переходов через рукава и протоки реки Северная Двина линией электропередач (ЛЭП), телеграфной, телефонной и радио связи ограждаются знаками «Соблюдать надводный габарит», установленными на столбе высотой не менее 6 метров, щит квад-

ратный, окаймленный красной полосой. В верхней части щита под полосой – черный треугольник вершиной вниз. Справа и слева по краям щита знака выставляются постоянные огни желтого цвета, расположенные по горизонтали.

При ширине протоков реки 100 метров и менее указанные выше знаки устанавливаются на одном берегу непосредственно под проводами воздушного перехода.

Во всех остальных случаях знаки устанавливаются на обоих берегах непосредственно под проводами воздушного перехода и в 100 метрах выше и ниже от этого знака.

5.3.17. На причалах, пирсах и пристанях слабой конструкции, постоянных или сезонных плавучих сооружениях (дебаркадерах и понтонах, плавучих сооружениях в местах стоянок судов, принадлежащих физическим лицам и т.п.), а также при строительстве, реконструкции и ремонте любых гидротехнических сооружений должны выставляться: днем – сигнал RY (Роумио Янки) Международного свода сигналов исполненный в виде щитов, ночью – два круговых огня с дальностью видимости не менее 0,5 мили (1000 м), из которых верхний огонь зеленый, нижний – красный.

Указанные выше знаки и огни на объектах длиной 50 метров и менее выставляются на наиболее видном со стороны реки месте, а на объектах длиной более 50 метров – как минимум на их верхней и нижней оконечностях.

Если при строительстве, реконструкции и ремонте гидротехнических сооружений используются плавучие средства (баржи, понтоны, плавкраны и т.п.), то на этих средствах должны выставляться аналогичные огни и знаки. В случаях, когда на этих плавучих средствах невозможно выставить указанные знаки и огни, то у их борта должно находиться судно, способное нести их.

5.3.18. При эксплуатации, строительстве, ремонте и выполнении других работ на гидротехнических сооружениях, в том числе и перегрузочной техники на них, на концах конструкций, выступающих за кордон объекта в сторону реки, должны выставляться (вывешиваться): днем – красные флажки, ночью – красные огни, видимые по всему горизонту с расстояния не менее 0,5 мили. Кроме того, эти конструкции должны иметь подсветку, исполненную таким образом, чтобы не ослеплять судоводителей проходящих мимо судов.

5.3.19. Места установки рыболовных сетей для промышленного лова рыбы должны ограждаться плавучими СНО специального назначения (системы МАМС регион А): светящие буи, баканы, вехи желтого цвета.

Если места установки рыболовных снастей ограждены несветящими буями, то положение и направление этих снастей в темное время суток указывается прожектором, установленным на берегу, но свет этого прожектора не должен слепить судоводителей, проходящих мимо судов, или с помощью установленной на берегу комбинации из трех белых огней, видимых по всему горизонту с расстояния не менее 1 мили: два огня должны быть расположены по вертикали один над другим на расстоянии не менее 1

метра, а третий огонь должен быть расположен в направлении выставленных рыболовных снастей на расстоянии не менее 2 метров и на уровне нижнего огня. Высота нижних огней над грунтом должна быть не менее 2 метров.

5.3.20. Места, отведенные решением местного органа исполнительной власти для купания, а также акватории, отведенные для тренировок гребных судов длиной менее 7 м., ограждаются буйками или вехами желтого цвета.

Требования к эксплуатации лесостоянок

5.3.21. Под лесостоянками подразумеваются места временного и постоянного складирования плавающей древесины в пучках или моле (расчалочные и сортировочные пункты, крюки и ширмы для улавливания аварийной древесины и т.п. сооружения), расположенные на акватории Порта.

5.3.22. Лесостоянки должны быть ограждены бонами, предупреждающими разнос древесины и плавающего вместе с ней мусора, и оборудованы устройствами, соответствующей прочности, для закрепления бонов и удержания леса (якоря, сваи, выносы и т.п.) согласно паспортным данным лесостоянки.

Копии паспортов лесостоянок должны быть представлены **капитану порта**.

5.3.23. Наружные боны лесостоянок должны быть обозначены: днем красными флажками, исполненные в виде щитов, ночью белыми огнями, установленными на высоте не менее 0,5 метров над бонами. Эти флажки и огни должны быть выставлены по углам бонов лесостоянки и через каждые 100 метров на прямых участках.

Допускается освещение лесостоянок со стороны берега или обслуживающих лесостоянку судов, но при этом свет от источников этого освещения не должен мешать судоводителям проходящих мимо судов.

5.3.24. Владельцы лесостоянок должны обеспечить контроль за тем, чтобы во время разборки плотов и пучков леса их оснастка (тросы, цепи, проволока и т.п.) не выбрасывалась в воду, а складировалась на берегу.

5.3.25. Владельцы лесостоянок обязаны систематически, но не реже одного раза в год, производить очистку дна акватории и береговых откосов от затонувшей древесины, коры, тросов, цепей и другого сплоточного материала в границах лесостоянок и на расстоянии 50 метров за ее пределами, а перед началом половодья производить очистку от остатков древесины затопляемых участков береговой полосы, на которую производится выкатка и складирование древесины.

5.3.26. К началу льдообразования на акватории Порта буксировка плотов должна быть закончена, лес из лесостоянок выкатан на берег, а все плавучее оборудование лесостоянок и их крепеж убраны.

Оставлять на зиму вмерзшие в лед плоты, пучки леса, размолеваннный лес и плавучее оборудование лесостоянок запрещается.

5.3.27. Владельцы лесостоянок ежегодно, не позднее 20 апреля, обязаны представить **капитану порта** на согласование:

- план – схему лесостоянки и подходов к ней, выполненную в масштабе и с привязкой на местности, на которой должны быть нанесены места установки якорей, свай, выносов и другого крепежа, количество и размеры которых, должны соответствовать паспортным данным;

- акты очистки дна акватории лесостоянки и подходов к ней от затонувшей древесины и сплотившегося такелажа;

- по особому требованию **капитана порта** – планшет глубин на акватории лесостоянки и подхода к ней.

5.3.28. Перегрузка лесостоянок сверх установленной нормы, а также выход их бонового ограждения за пределы установленных границ запрещаются.

5.3.29. В случае создания помех судоходству границы лесостоянок, по требованию **капитана порта**, должны быть пересмотрены.

5.3.30. Владельцы лесостоянок несут ответственность за все убытки, возникшие от простоев или повреждений судов, в связи с невыполнением вышеуказанных требований по оборудованию и содержанию лесостоянок.

**Согласно приказа и.о. Начальника-Капитана порта
№82 от 20.11.2007 п 5.3.31- 5.3.34 изъятых.***

Порядок выполнения подводно-технических работ

5.3.35. Все подводно-технические работы, выполняемые вблизи судоходных путей, должны быть согласованы с **капитаном порта** не позднее, чем за 2 суток до их начала.

Исключение составляют аварийно-спасательные работы и работы, выполняемые по прямому указанию **капитана порта**.

5.3.36. Предприятия, выполняющие подводно-технические работы, обязаны ежедневно информировать ПРДС (Радио 5) о времени начала работ не позднее, чем за 2 часа до назначенного срока, и об их окончании или приостановке – немедленно.

5.3.37. Суда, занятые выполнением подводно-технических работ, должны нести огни и знаки, предписанные Правилом 27 МППСС-72.

5.3.37.1. Если по своим конструктивным особенностям на понтонах, плавучих платформах и других подобных объектах невозможно выставить указанные выше огни и знаки, то на них должна быть установлена мачта высотой не менее 3 метров, на которой днем выставляется сигнал RY (Ромулю Янки) Международного свода сигналов, выполненный в виде жестких щитов, ночью – два круговых огня, видимых вокруг горизонта на расстоянии не менее 2 миль, верхний огонь – зеленый, нижний – красный, расстояние между ними должно быть не менее 1 метра.

Если на этих плавучих объектах невозможно выставить даже указанные выше огни и знаки, то у их борта или вблизи них на якоре должно стоять судно, способное нести соответствующие огни и знаки.

5.3.37.2. В период всего времени производства водолазных работ у борта судна предписанные огни и знаки должны нести как водолазное судно, так и судно, у борта которого ведутся эти работы.

5.3.37.3. При выполнении подводно-технических работ на гидротехнических сооружениях и на любых объектах со льда береговыми водолазными станциями, указанные в данной статье сигналы должны подниматься на мачте высотой не менее 5 метров, специально установленной для этой цели в районе выполнения водолажных работ так, чтобы они были хорошо видны со стороны судоходных путей.

5.3.38. В районе производства водолажных работ всем судам запрещается:

- отдавать якоря на расстоянии ближе, чем в 200 метрах от мест этих работ;
- подходить к водолазному боту (судну) или к месту, где производятся водолазные работы ближе, чем на 50 метров;
- работать гребными винтами судну, у борта которого или у борта рядом стоящего судна производятся водолазные работы.

5.3.39. В случаях неотложной производственной необходимости постановки судна к причалу или на рейде вблизи места, где производятся водолазные работы, капитан этого судна или диспетчерская служба стивидорной компании должны не позднее чем за час предупредить об этом водолазное судно или береговую водолазную станцию. По получении указанного выше сообщения, водолаз должен быть поднят, а сигналы убраны.

Судно, несмотря на полученное разрешение на подход к причалу или постановку на якорь, не имеет права это делать пока не будут убраны указанные выше сигналы.

5.3.40. Производство водолажных работ запрещается при:

- скорости ветра свыше 17 м/с и волнении свыше 2 баллов (высоте волны более 0,75 м);
- глубине под килем осматриваемого судна менее 2 м;
- при скорости течения более 0,5 м/с;
- при наличии дрейфующего льда на акватории Порта.

5.3.41. Разрешение на ремонтные дноуглубительные работы существующих каналов, фарватеров, а также акваторий причалов выдается капитаном порта только после получения документов о согласовании данных работ, используемых отвалов грунта и сроков проведения работ с Управлением Россельхознадзора по Архангельской области и НАО. Отвалы грунта, используемые при проведении ремонтных дноуглубительных работ должны иметь положительное заключение государственной экологической экспертизы. В случае использования береговых отвалов грунта их место должно быть согласовано с владельцем земельного участка

5.3.42. Работы по реконструкции существующих каналов и фарватеров, а также работы по строительству новых судоходных путей разрешают-

ся при наличии государственной экспертизы проекта, положительном заключении экологической экспертизы и согласовании работ с Россельхознадзором по Архангельской области и НАО.

Заказчик и производитель работ должны поддерживать береговые отвалы в эксплуатационном состоянии в соответствии с требованиями указанных выше органов в течение всего периода производства дноуглубительных работ и рефулирования.

5.3.43. При выполнении дноуглубительных работ, транспортировке извлеченного грунта и сбросе его в установленных районах свалки грунта производители этих работ должны не допускать засорения акваторий и судоходных каналов из-за утечки грунта через люки грунтоотвозных судов и рационально использовать места свалки.

5.3.44. Капитаны земснарядов перед выходом к месту дноуглубительных работ на акватории Порта или перед переменой места работ, должны сообщить оператору ПРДС (Радио 5) количество и название грунтоотвозных шаланд и других плавсредств, входящих в состав каравана, и район свалки грунта.

5.3.45. В процессе выполнения дноуглубительных работ капитан-багермейстер земснаряда должен своевременно информировать ПРДС (Радио 5) о всех изменениях в положении земснаряда в районе работы и других действиях, оказывающих какое-либо влияние на навигационную обстановку и безопасность плавания.

Грунтоотвозные шаланды обязаны докладывать ПРДС (Радио 5) о подходе и отходе к (от) земснаряду (а) и о месте якорной стоянки в период ожидания очередности подхода к земснаряду.

О рыболовстве на акватории Порта

5.3.46. Промысленный лов рыбы на акватории Порта любыми снастями и орудиями лова допускается только в местах и в периоды (сезоны), установленные «Севрыбводом» (Северное бассейновое управление по сохранению и воспроизводству водных биологических ресурсов и организации рыболовства) и по лицензии последнего.

В случаях, когда лов рыбы предполагается производить стационарными орудиями лова (тони, рюжи и т.п.), вблизи судоходных путей (каналы, рейды, плесы, причальные зоны и т.п.), рыбопромысловые предприятия должны согласовать с Капитаном порта вид, количество и места установки этих орудий лова и ограждающих их СНО.

5.4. ОБ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ В ПОРТУ

5.4.1. К аварийно-спасательным работам (АСР) относятся работы, производимые на акватории Порта и на береговых объектах, находящихся на территории Порта, при оказании помощи и ликвидации последствий в случаях:

- стихийных бедствий, включая оказание помощи людям и судам, терпящим бедствие;

- столкновений судов;
- посадки судна на мель;
- пожаров на судах и береговых объектах;
- аварийных разливов нефтепродуктов (0,3 т и более) или вредных для здоровья людей и окружающей среды веществ;
- роспуска древесины из буксируемых плотов и лесостоянок.

5.4.2. Руководители предприятий и организаций или их диспетчерские службы, капитаны судов или их вахтенные помощники, обнаружившие на своем или вблизи расположенном объекте (судне) случаи, перечисленные в предыдущей статье или получившие сообщение об этом, обязаны немедленно доложить об этом в Службу **капитана порта** или МСПЦ (телефоны: 65-36-04, 20-56-91; 63 -71-00 ; позывные УКВ: «Радио-5», «Радио-1»).

5.4.2.1. В сообщении должны содержаться следующие сведения: - наименование объекта (судна) и его владелец;

- точное место и характер аварийного случая (АС);
- время наступления или обнаружения АС;
- степень опасности АС для других судов или объектов;
- наличие опасности загрязнения окружающей среды;
- любые другие сведения, которые можно использовать для расчетов при выполнении АСР.

5.4.3. В зависимости от характера и размеров стихийного бедствия или АС **капитан порта** вправе:

- запретить движение всех судов, кроме привлеченных к производству АСР, на всей акватории Порта или на каком-либо ее участке;
- привлечь к выполнению АСР суда и плавучие технические средства любых предприятий;¹⁷

5.4.4. Руководство АСР осуществляет **капитан порта** или должностное лицо Службы **капитана порта**, им назначенное, или должностное лицо аварийного объекта, назначенное его владельцем (руководителем) по согласованию с **капитаном порта**.

5.4.5. При стихийных бедствиях, а также при ликвидации последствий крупных АС, когда привлеченных сил и технических средств окажется недостаточно и авария характеризуется как ЧС, общее руководство АСР осуществляет Штаб по ликвидации ЧС.¹⁸

5.4.6. О всех АС, произошедших с судами на акватории Порта (посадка на мель, касание или удар о подводное препятствие, пожар или взрыв на судне, столкновение судов и т.п.), повреждение судами гидротехнических сооружений, средств навигационного оборудования, капитаны судов

¹⁷ Оплата и вознаграждение судовладельцам, экипажам судов и владельцам технических средств, привлеченных к выполнению АСР (кроме действий по спасению людей) возмещаются владельцами аварийного имущества в порядке установленном законодательством Российской Федерации.

¹⁸ АС, произошедшие на акватории Порта с кораблями и вспомогательными судами ВМФ РФ и других военизированных федеральных служб, расследуются капитаном порта только если последствия АС затрагивают интересы юридических и физических лиц, не принадлежащих к ВМФ (военизированным федеральным службам).

(вахтенные, сменные помощники, шкиперы, старшины) и владельцы поврежденных судном сооружений, обязаны немедленно по любым каналам связи сообщить в Службу **капитана порта**.

5.4.7. Капитан судна или лицо, его замещавшее и присутствовавшее при АС обязан составить судовой технический акт о повреждениях, полученных судном в результате АС.

5.4.7.1. Если в результате АС повреждения получили другие суда или гидротехнические сооружения, должен быть составлен двухсторонний технический акт о повреждениях, полученных в результате АС обеими сторонами.¹⁹

5.4.8. Не позднее, чем через 24 часа с момента происшествия, капитан судна и владелец поврежденного сооружения, обязаны представить **капитану порта** письменное заявление и технический акт, указанный в статье 5.4.7 «Обязательных постановлений».

5.4.9. Капитан судна и владелец гидротехнического сооружения поврежденного судном, в течение двух суток с момента подачи заявления должны представить **капитану порта** подробное донесение об обстоятельствах развития АС, их причинах и последствиях, с указанием причастных лиц, а также другие документы, относящиеся к АС, затребованные капитаном порта.

В целях уточнения обстоятельств АС **капитан порта** вправе произвести опрос любых причастных к нему лиц и свидетелей рассматриваемого аварийного случая.

5.4.10. **Капитан порта** вправе задержать отход судна из Порта до тех пор, пока ему не будут представлены все затребованные им документы по АС.

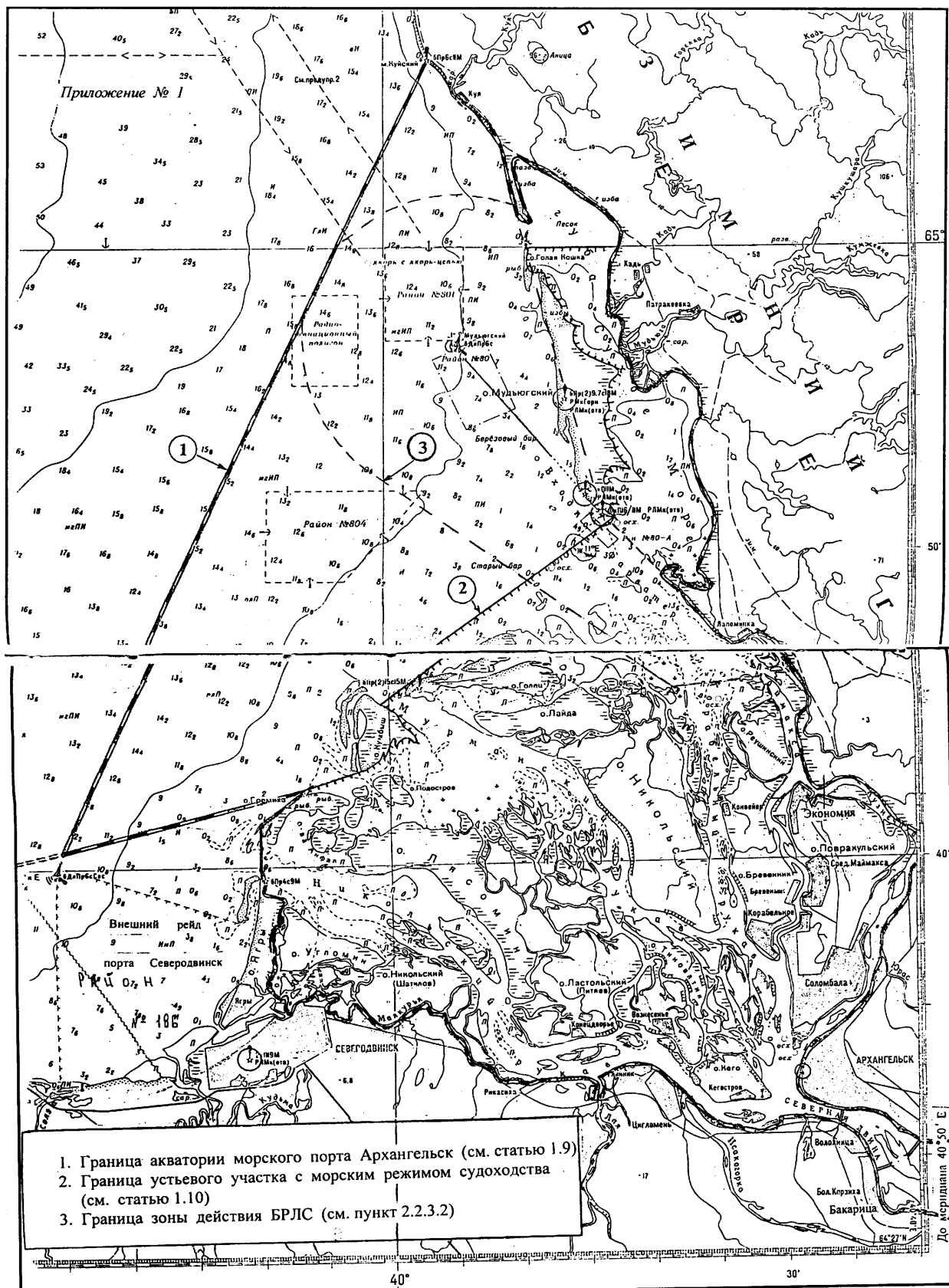
Капитан Порта Архангельск

С. С. Ястребцев

(Приложения к ОП-2007 г см. ниже)

¹⁹ В указанных выше актах указываются только размеры повреждений, но не обстоятельства, причины и виновные лица АС. Ни одна из сторон не вправе отказаться от подписания указанного технического акта. Если при его составлении возникнут разногласия по размерам и характеру повреждений, то каждая сторона вправе сделать любую оговорку при подписании акта.

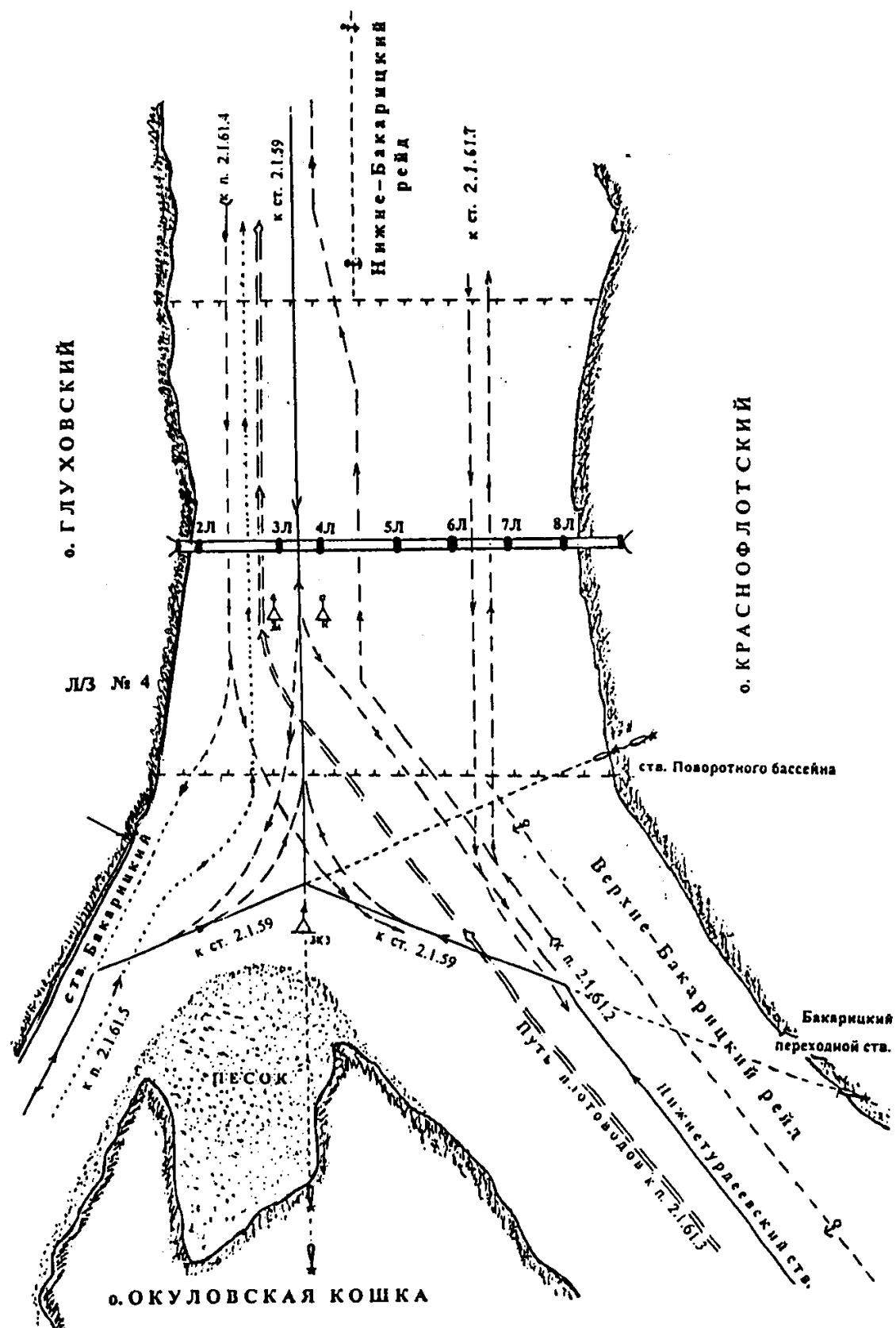
Приложение №1. Границы акватории морского порта Архангельск



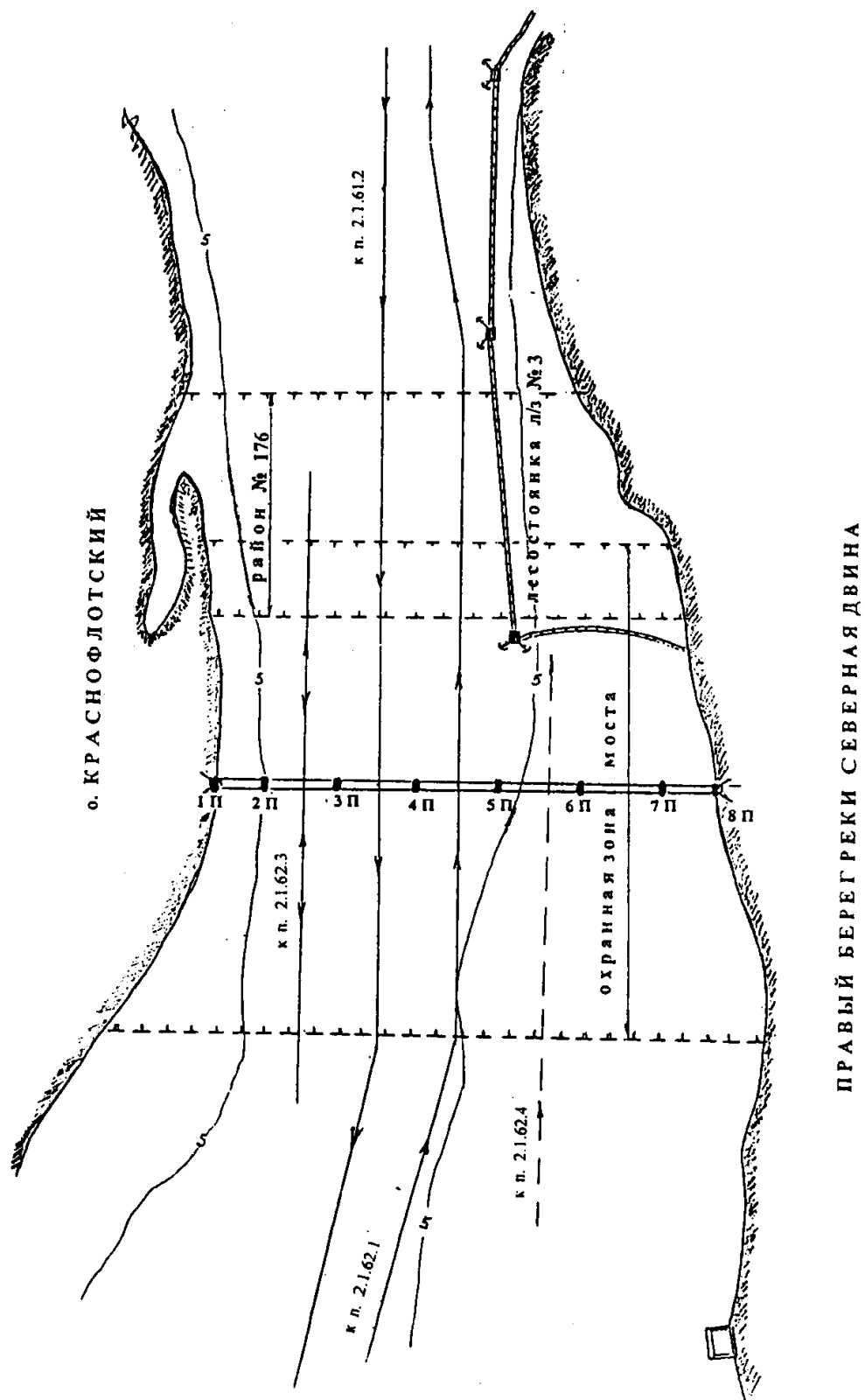
Сведения о каналах и фарватерах порта

Наименование	Проектная ширина, м	Проектная глубина, м	Осадка, м
Каналы и фарватеры главного судового хода			
Мудьюгских башен	160	10,3	9,2
Васильевский	120	10,3	9,2
Устьяновский	120	10,3	9,2
Баканский	120	10,3	9,2
Лапоминский	120	10,3	9,2
Переходной	120	10,3	9,2
Чижевский	120	10,3	9,2
Экономский	120	10,3	9,2
Реушинский	80	8,2	7,5
Нижнекривяцкий	80	8,2	7,5
Прилукский	80	8,2	7,5
Осиновый	80	8,2	7,5
Среднекривяцкий	80	8,2	7,5
Верхнекривяцкий	80	8,2	7,5
Кривяцкий	80	8,2	7,5
Нижнеповракульский	80	8,2	7,5
Повракульский	80	8,2	7,5
Нижнекурьярецкий	80	8,2	7,5
Курьярецкий	80	8,2	7,5
Бревенниковский	80	8,2	7,5
Амосовский	80	8,2	7,5
Удельнинский	80	8,2	7,5
Соломбальский	80	8,2	7,5
Хечеминский	80	8,2	7,5
Окуловский	80	8,2	7,5
Нижнетурдеевский	80	8,2	7,5
Турдеевский	80	8,2	7,5
Уемский	80	6,0	3,6ПКВ
Белая гора	80	6,0	3,6ПКВ
Боковые каналы и фарватеры			
Протока Кузнечиха			
Кузнечевский входной	120	10,3	9,2
Кузнечевский переходной	80	10,3	9,2
Богословский	80	10,3	9,2
Среднебогословский	80	10,3	9,2
Верхнебогословский	80	10,3	9,2
Нижнелодмостровский	80	10,3	9,2

Приложение №4.
Порядок движения судов под автодорожным мостом в протоке Бакарица



Приложение №5.
Порядок движения судов под автодорожным мостом в протоке в основном русле реки Северная Двина.

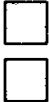
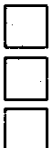


Приложение №6
Навигационные огни и знаки

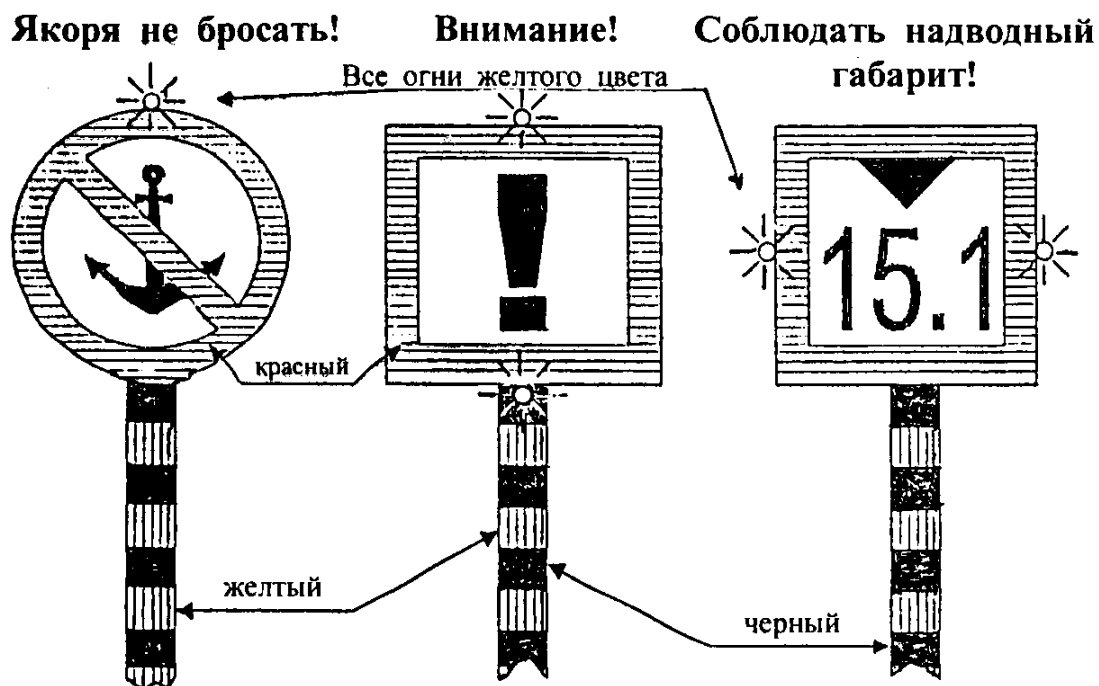
7.1. Указатели оси судоходной полосы в мостовых зонах

Указатель оси судового хода в судоходных пролетах мостов	Вид знака	Цвет, характер и взаимное расположение огней
	щиты красные	
Для судов и составов, идущих снизу		 Красный
Для судов и составов, идущих сверху		
Для плотовых составов		 Зеленый

7.2. Указатели высоты подмостового габарита (устанавливаются на опорах моста)

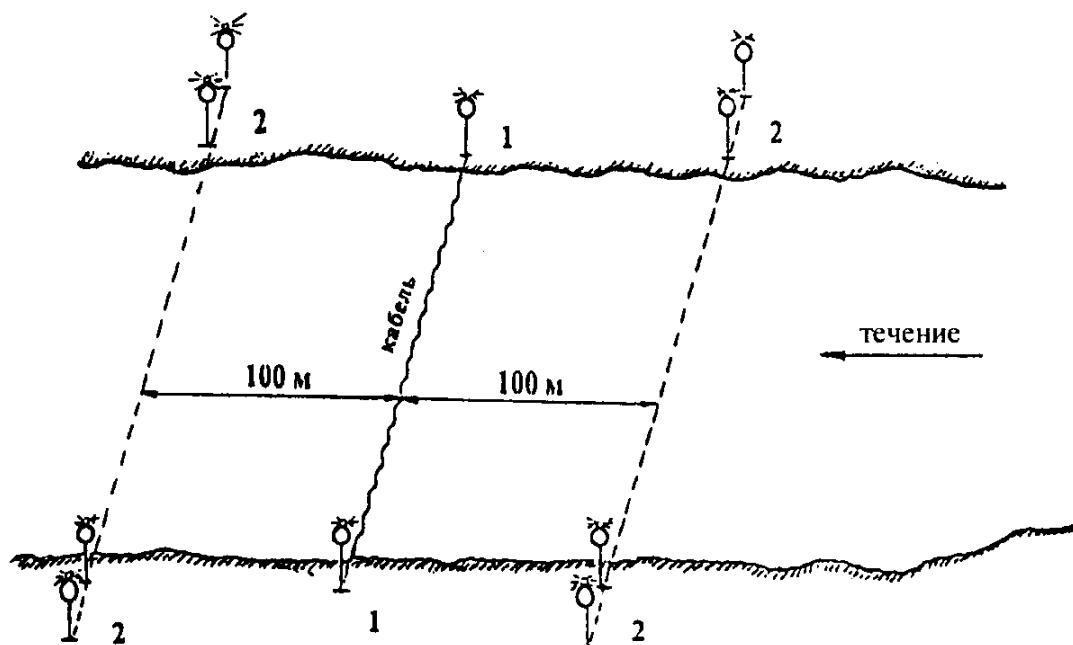
Указатели высоты подмостового габарита и кромок судового хода в судоходных пролетах мостов	Вид знака	Цвет, характер и взаимное расположение огней
	щиты зеленые	все огни зеленые
Для обозначения кромок судового хода и высоты судоходного пролета до 10 м		
То же — св. 10 до 13 м		
То же — св. 13 до 16 м		

Приложение №6
Навигационные огни и знаки

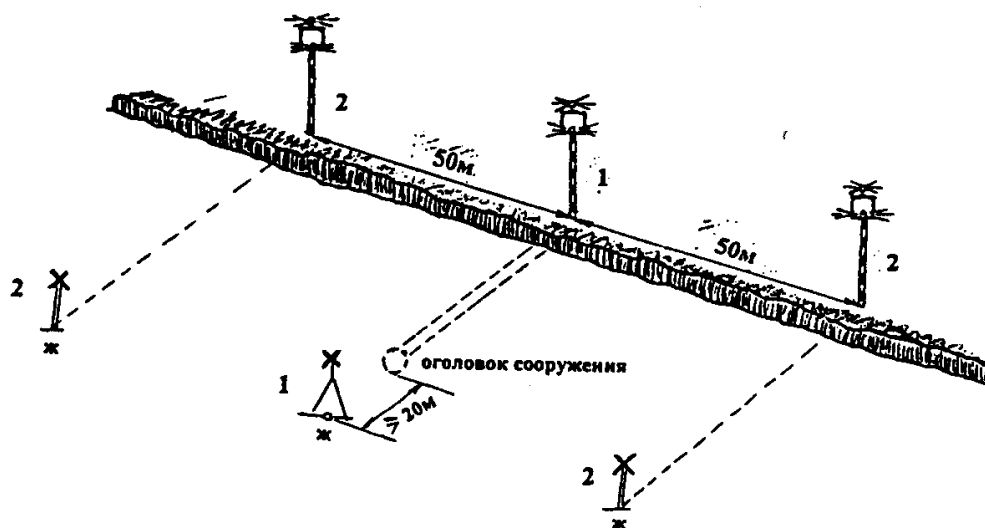


1. Знаки у места выхода кабеля или трубопровода на берег.
2. Створные знаки, указывающие границу кабельной зоны.

Приложение 7.
Схема ограждения кабельных зон



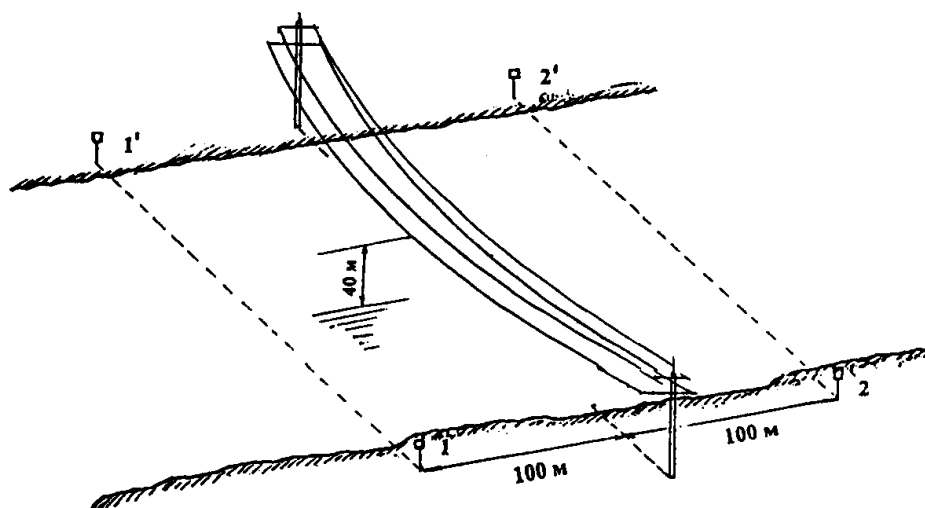
Приложение 8.
Ограждение водозаборов и водосливных сооружений.



Конструкцию знаков
 см. приложение № 7.3.2

1. Обязательные знак и буй (веха).
 2. Рекомендуемые знаки и буй (ве-

Приложение 9.
Схема ограждения воздушных проводных линий.



ПЕРЕЧЕНЬ

**причалов, доступных для обработки
морских судов в порту Архангельск**

Причалы	Кол-во причалов	Общая длина причалов в метрах	Осадка судов в м
1	2	3	
ПРР “Экономия”	7	1162	9,2
ОАО “НК “Роснефть”-Архангельскнефтепродукт” (Талаги)	3	450	9,2
Лесобиржа ЛДК-3 (л/з № 26)	2	253	7,5
Лесобиржа ЛДК-1 (л/з №25)	2	253	7,5
Лесобиржа ЛДК-2 (л/з № 23)	1	148	7,5
Маймаксанский грузовой участок Архангельского тралового флота	4	295	7,5
БТО Архангельского тралового флота	5	335	7,5
Лесобиржа лесозавода № 14	1	128	7,5
Маймаксанский лесной порт (МЛП)	4	700	7,5
Лесобиржа СЛДК (л/з № 16-17)	3	400	7,5
Лесобиржа лесозавода № 12	1	160	7,5
Архангельская гидробаза	1	111	7,5
Судоремонтный завод № 176	6	510	7,5
СРЗ “Красная кузница”	17	1626	7,5
Техучасток дноуглубительного флота ОАО “СМП”	2	190	5,0
ОАО “Мортехсервис” (о.Мосеев)	1	155	7,5
ОАО “Стройдеталь” (о.Мосеев)	1	150	7,5
Лайский СРЗ	3	288	4,5
Лесобиржа Цигломенского ЛДК (л/з № 5-7)	2	239	7,5
Красная пристань	16	1355	5,0
ПРР “Левый берег”	2	360	7,5
Нефтебаза “Глухое”	1	60	5,0
ПРР “Бакарица”	12	1595	7,5
Объединенный морской-речной вокзал (ОМРВ):			
морские причалы	2	251	6,0
речные причалы	5	321	3,5
ОАО Комбинат ЖБИ “Северо-Запад”	1	120	3,5
ЗАО “Бункерная компания” пр. 130	1	143	3,0
Лесобиржа лесозавода № 3	2	253	7,5
Причалы Фактории	7	790	7,0
Лесобиржа лесозавода № 2	1	114	7,5
ПРР “Жаровиха”	6	680	4,0
Грузовой район АЦБК	3	526	3,5

Примечание:

В данном перечне не учтены многие мелкие причалы, находящиеся в эксплуатации, а также крупные причалы, находящиеся в аварийном состоянии или разрушенные.

Полный перечень причалов с указанием объявленных осадок приводится в ежегодном распоряжении капитана порта Архангельск “Об осадках морских судов, совершающих плавание и стоящих у причалов на акватории порта”.

ТАБЛ
РАССТОЯНИЙ МЕЖДУ ОСНОВНЫМИ
(в ми

Номера пунктов		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Пункты										
1	Буй Мудьюгский № 1	-								
2	Св. знак Лебединский	10,4								
3	Чижовский рейд	16,0	5,6							
4	ПРР “Экономия” (пр. № 1)	18,5	8,1	3,0						
5	Кузнечевский л/з № 29	20,5	10,1	5,0	2,0					
6	ОАО “НК “Роснефть”-АНП	25,0	14,6	9,5	6,5	4,5				
7	Л/биржа ЛДК-1 (л/з №25)	23,0	12,6	7,5	5,0	7,0	11,5			
8	Мыс Удельнинский	27,0	16,6	11,5	9,0	11,0	15,5	3,0		
9	МЛП Верхний район Нижний район и рейд	27,9	17,5	12,4	9,9	11,9	16,4	6,6	0,9	
		28,6	18,2	13,1	10,6	12,6	17,1	7,3	1,6	
10	Л/биржа СЛДК, Соломбальский рейд	28,0	17,6	12,5	10,0	12,0	16,5	4,0	1,0	1,8/2,5
11	о. Мосеев, Нижне- Городской рейд	29,5	19,1	15,1	12,6	14,6	19,1	6,6	3,6	4,4/5,1
12	ОМРВ, ПРР “Левый берег”	32,5	22,1	18,3	15,8	17,8	22,3	9,8	6,8	7,6/8,3
13	Лесобиржа лесозавода № 3	35,0	24,6	20,7	18,2	20,2	24,7	12,2	9,2	10,0/10,7
14	Фактория	39,7	29,3	25,4	23,0	25,0	29,5	17,0	14,0	14,7/15,4
15	Лесобиржа лесозавода № 2	40,3	29,9	26,0	23,5	25,5	30,0	17,5	14,5	15,7/16,4
16	ПРР “Бакарица” (до пр. 7)	36,0	25,6	20,5	19,5	21,5	26,0	13,5	10,5	11,5/12,2
17	Уемский рейд	43,0	32,6	27,5	25,5	27,5	32,0	19,5	16,5	15,8/16,5
18	Архбумкомбинат	45,5	34,1	30,0	28,0	30,0	34,5	22,0	19,0	18,8/19,5
19	Цигломенский ЛДК(л/з5-7)	35,3	24,9	21,0	18,5	20,5	25,0	12,5	9,5	10,3/11,0
20	Кегостровский ЛДК (л/з 9-10)	33,6	23,2	19,3	16,8	18,8	23,3	10,8	7,8	8,6/9,3
21	Лайский СРЗ	40,0	29,6	22,5	23,0	25,0	29,5	17,0	14,0	14,8/15,5
22	ПРУ “Жаровиха”	39,0	28,6	24,8	22,3	24,3	28,8	16,3	13,3	14,1/14,8

Примечание. 1. Расстояния до пунктов Фактория и лесобиржа лесозавода автодорожный мост (его подъемный пролет). При плавании основным руслом стояние короче до Фактории на 3 мили, до лесобиржи лесозавода № 2 - на 2
2. В пересечении строки 22 и колонки 13 большее расстояние вокруг о. Краснофлотский, меньшее – по основному руслу р. Северная Двина.

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

2,5														
5,8	3,2													
8,2	5,6	2,4												
13,0	10,1	7,2	6,9											
3,5	10,9	7,7	6,5	1,2										
9,5	7,5	4,3	3,7	4,3	4,0									
15,5	14,0	10,8	8,6	9,5	10,0	5,9								
18,0	16,5	13,3	11,1	11,0	12,5	8,4	2,5							
8,5	5,9	2,7	7,5	12,2	12,8	9,6	16,1	13,6						
6,8	4,2	1,0	5,8	10,5	11,1	7,9	14,4	16,9	1,7					
13,0	10,4	7,2	12,0	16,7	17,3	14,1	20,6	23,1	4,5	6,2				
12,3	9,7	6,5	6,3/ 4,3	2,8	2,5	4,0	1,8	4,2	9,2	11,0	13,7			

№ 2 даны при плавании в эти пункты через Бакарицкий рукав с проходом под реки Северная Двина (правобережный рукав) от железнодорожного моста рас-мили.

указано при плавании от лесобиржи л/з № 3 до ПРУ “Жаровиха” по Бакарицкому рукаву

ВЕТЕРИНАРНО-САНИТАРНЫЕ ПРАВИЛА

Положения, Правила и инструкции Министерства сельского хозяйства РФ, а также предписания органов пограничного государственного ветеринарного надзора по вопросам охраны территории РФ от заноса заразных болезней животных из иностранных государств обязательны для всех учреждений, предприятий, объединений, организаций, фирм, независимо от их ведомственной подчинённости и организационно-правовых форм, граждан РФ, иностранных граждан и лиц без гражданства, владельцев грузов и транспортных средств, прибывающих в РФ или убывающих с территории РФ за её пределы. (Основание – Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.92 № 830 “О государственной ветеринарной службе Российской Федерации по охране территории России от заноса заразных болезней животных из иностранных государств”).

1. К транспортировке допускаются здоровые животные, а также продукты и сырье животного происхождения, полученные от здоровых животных из благополучных по заразным заболеваниям животных территорий с соблюдением требований ветеринарного законодательства Российской Федерации. При ввозе на территорию РФ из иностранных государств здоровых животных, а также продуктов и сырья животного происхождения, полученных от здоровых животных из благополучных по заразным заболеваниям животных территорий помимо этого, необходимо выполнение условий, предусмотренных международными договорами с участием Российской Федерации.

2. Все подконтрольные грузы (в т.ч. животные), ввозимые на территорию РФ, либо вывозимые за её пределы, должны сопровождаться оригиналами ветеринарных сертификатов, выдаваемых государственной ветеринарной службой страны-экспортёра, при наличии письменного разрешения Главного госветинспектора РФ на ввоз либо вывоз подконтрольного груза.

3. При внутрироссийских перевозках либо перевозках в пределах стран СНГ каждая конкретная партия поднадзорной продукции должна сопровождаться ветеринарным свидетельством установленной формы.

4. Подконтрольная продукция, в отношении которой владелец не может подтвердить её происхождение документами, подтверждающими ветеринарно-санитарную безопасность, имеющая явные признаки недоброкачества, по решению Главного государственного ветинспектора Российской Федерации подлежит уничтожению без проведения экспертизы или возврату грузоотправителю.

5. Запрещается ввоз на территорию РФ физическими лицами сырой животноводческой продукции, а также изделий из мяса и молока, изготовленных в домашних условиях и не прошедших термическую обработку. Также запрещен вынос на берег сырой животноводческой продукции, закупленной за границей, используемой для питания команды судов – ответственный капитан судна.

6. По приходу в порт Архангельск судов заграничного плавания у трапа должен быть установлен дезковрик, поддерживаемый в рабочем состоянии, заправляемый дезинфицирующим раствором разрешенным к применению

в РФ согласно наставления по применению, во время всей стоянки в порту. Ответственный – капитан судна.

7. Предприятиям, осуществляющим приём судов из-за границы, на проходных установить дезковрики и обеспечить их рабочее состояние на период стоянки судна заграничания.

8. При наличии на судах заграничания животных ставить в известность ветеринарных специалистов Россельхознадзора для проведения осмотра. При выявлении больных или подозреваемых в заболевании животных информировать о данных фактах немедленно.

9. Животных, находящихся на иностранных судах, не имеющих соответствующих ветеринарных сертификатов выводить на берег (на территории РФ) во время стоянки судов запрещается.

10. Запрещён выброс на территории РФ (в территориальных водах) павших животных, пищевых отходов, подстилки и остатков кормов.

11. Сбор пищевых отходов, мусора и другой сепарации с судов, прибывающих из-за границы производится централизованно с последующим их уничтожением в печах и пунктах. Вывоз пищевых отходов, мусора и другой сепарации на городские свалки запрещён.

12. Суда после перевозки живности, продукции и сырья животного происхождения подлежат ветеринарно-санитарной обработке. Категорию обработки определяет специалист отдела ветеринарного надзора за перемещением поднадзорных грузов и выдаёт соответствующее назначение.

13. По вопросам ветеринарного надзора в порту Архангельск обращаться по т/факс 67-35-81, 67-24-95.

Основание – Постановление Правительства РФ от 08.04.04 № 201 “Вопросы Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору”, Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.92 № 830 “О государственной ветеринарной службе Российской Федерации по охране территории России от заноса заразных болезней животных из иностранных государств” и “Мероприятия по усилению охраны территории РФ от заноса заразных болезней животных из иностранных государств”, порядок перемещения продукции, подлежащей ветеринарному контролю разработан во исполнение постановления Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 11.05.1993 № 437 “О мерах по санитарно-эпидемиологической, ветеринарной и фитосанитарной охране территории Российской Федерации”, Законы Российской Федерации “О Государственной границе Российской Федерации”, “О ветеринарии”, “О качестве и безопасности пищевых продуктов”, Постановление Правительства РФ от 29.09.97 № 1263 “Об утверждении Положения о проведении экспертизы некачественных и опасных продовольственного сырья и пищевых продуктов, их использовании и уничтожении”.

Руководитель Управления

Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор) по Архангельской области и Ненецкому автономному кругу

С.В.ЧУКАЛЬСКИЙ

ПРАВИЛА
о входе судов на акваторию АО СРЗ «Красная
кузница», выходе, производстве швартовных
операций, постановки в плавучий док и
стоянки судов у причалов СРЗ, ООО «ОПТИМИСТ»

1. Общее положение:

1.1. Под акваторией СРЗ «Красная кузница» следует считать внутреннюю часть территории, ограниченную расстоянием 50 метров от наружных стенок причалов №№ 1—4 в сторону реки и 30 метров от причалов техучастка до границы с деревоцехом.

1.2. Для производства ремонта судов без докования на внешнюю стенку причалы №№ 1—4 могут становиться суда длиной до 160 метров и осадкой до 7,5 метра.

1.2.1. Во внутренней гавани причал № 19 длиной до 160 метров и осадкой до 8 метров, причалы №№ 7—10 с осадкой 5 метров.

1.2.2. В плавдок могут становиться суда длиной до 160 метров и осадкой до 6,5 метров.

1.3. Настоящие правила разработаны на основании:

— Положения о заводском ремонте судов ММФ;

— Правил технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий издания 1988 года;

Обязательных Постановлений ФГУ «Администрации Морского порта Архангельск» по порту Архангельск;

действующих приказов, инструкций, рекомендаций руководства ООО «ОПТИМИСТ».

2. Перед постановкой на ремонт администрация судна обязана:

сдать льяльные, фекальные воды и др. судовые отходы;

произвести мойку, дегазацию всех топливных и масляных танков, трубопроводов. Вышеуказанные работы можно произвести силами и средствами зачистной станции «НЗС-5», принадлежащей ООО «Морнефте-сервис», за оплату согласно действующим тарифам;

получить результат лабораторного анализа после дегазации танков;

— получить разрешение инспектора ПТС (пожарно-технической службы) на постановку судна в ремонт.

2.1. Перед постановкой на ремонт танкера администрация судна обязана создать специальную комиссию в составе: капитана судна, представителя ООО «ОПТИМИСТ» для проверки возможности производства ремонтных работ.

Примечание.

В отдельных случаях по согласованию с администрацией ООО «ОПТИМИСТ» разрешается иметь на борту минимальный запас топлива для производства испытаний механизмов и выхода судна из ремонта.

3. Вход и выход судов

3.1. Капитан судна, следующего на ремонт в ООО «ОПТИМИСТ», судовладелец

или агент судна не менее чем за 4 часа обязаны согласовать с капитаном-диспетчером ООО «ОПТИМИСТ» время и место постановки. Вход и выход всех судов к (от) причалу(а), производство швартовных операций без предварительного согласования с капитаном-диспетчером ООО «ОПТИМИСТ», администрацией ОАО «СРЗ «Красная Кузница» запрещаются.

3.2. Вход, выход судна и производство швартовных операций в гавани, на акватории СРЗ производятся с 8.00 до 17.00 при благоприятных гидрометеорологических условиях (сила ветра не должна превышать 5 баллов).

Примечание.

В случае производственной необходимости заходка и выводка судна могут быть разрешены и в другое время суток, но при наличии благоприятных гидрометеорологических условий и соответствующего обеспечения буксирами и швартовщиками.

3.3. Все работы, связанные с выполнением швартовных операций с транспортными судами к внешней стенке, должны производиться с помощью буксиров; количество и мощность буксиров, необходимых для выполнения работ по швартовке, капитан судна согласовывает с администрацией ОАО «СРЗ «Красная Кузница» и лоцманом.

Все перешвартовки у причалов 16-19 производятся под руководством капитана-диспетчера ООО «ОПТИМИСТ». Количество и мощность буксиров, необходимых для выполнения работ по швартовке, капитан судна согласовывает с капитаном-диспетчером ООО «ОПТИМИСТ».

3.4. С момента входа на акваторию СРЗ капитан судна при выполнении маневров и швартовных операций руководствуется указаниями капитана-диспетчера ООО «ОПТИМИСТ» или лица, его заменяющего.

3.5. При маневрировании и выполнении швартовных операций в гавани завода отдача якорей запрещается.

3.6. В летний период навигации к наружным причалам можно ставить суда в 2 корпуса и в 3 корпуса — к причалам внутри гавани.

3.7. Движение всех судов в гавани завода во время передоковок, кроме буксиров, обеспечивающих выполнение этих работ, запрещается.

3.8. Постановка судна в плавучий док, выводка из него, производятся под непосредственным руководством докмейстера.

3.9. Судно, следующее в плавучий док, должно быть поставлено на ровный киль, не иметь крена и обеспечить осадку, установленную докмейстером.

3.10. Постановка в док, к причалам завода недегазированных танкеров для ремонтных работ запрещается.

4. При стоянке судов у причалов СРЗ, ООО «ОПТИМИСТ» запрещается:

— откачивать чистую балластную воду без прикрытия щитами отливных отверстий;

— выбрасывать на причал и за борт производственные отходы и другой мусор;

— сливать за борт судна воды, которые использовались для мойки трюмов;

— сливать за борт хоз.фекальные воды ;

— загромождать проходы и трапы;

— работать гребными винтами на любых режимах главных двигателей, не имея на это особого разрешения капитана диспетчера ООО «ОПТИМИСТ» и администрации ОАО «СРЗ «Красная Кузница».

5. Обеспечение живучести судна

5.1. Обеспечение безопасности стоянки судна в СРЗ, ООО «ОПТИМИСТ» осуществляется в соответствии с требованиями НБЖС-74, Положения о ремонте судов и обязательных постановлений ФГУ «Администрации морского порта Архангельск» по порту Архангельск, противопожарными инструкциями.

5.2. Суда, стоящие на ремонте в ООО «ОПТИМИСТ», обеспечиваются электроэнергией.

5.3. Охрана судов в период ремонта или отстоя производится силами судового экипажа.

6. Пропускной режим

6.1. Капитан судна, прибывшего на ремонт в ООО «ОПТИМИСТ», обязан в течение 2-х часов предоставить судовую роль на КПП.

6.2. Контроль за выполнением данных правил осуществляется службой безопасности ООО «ОПТИМИСТ».

6.3. Контроль в вопросах обеспечения безопасности плавания судов, стоянки их у причалов замыкается на капитана порта Архангельск.

7. Бункеровка судов, стоящих в ремонте

7.1. В каждом отдельном случае бункеровка судов, стоящих у причалов ОАО «СРЗ «Красная Кузница» и ООО «ОПТИМИСТ», производится по

согласованию с капитаном-диспетчером и инспектором ПТС ООО «ОПТИМИСТ», администрацией ОАО «СРЗ «Красная Кузница», при наличии разрешения таможенной службы. Только после этого можно давать заявку на постановку бункеровщика к борту с извещением дежурного ИПГК.

Примечание.

Телефоны ОАО СРЗ «Красная кузница»:

Главный инженер 677-285 (89217200295)

Телефоны ООО «ОПТИМИСТ»

Капитан-диспетчер - 89115737390

Инженер ПТС – 89115927743

Капитан-диспетчер

Г.Е. Плотицын

От 16.01.2008 года

**ПРАВИЛА
входа судов на акваторию ООО «Судоремонтного завода
«Лайский Док», стоянки их у причалов и в сухом доке и
выхода их из реки Лая**

1. Перед заходом на акваторию ООО «Судоремонтный завод «Лайский Док» для производства ремонта суда должны:
 - сдать нефтесодержащие и сточные воды, и сухой мусор;
 - произвести зачистку мойку и дегазацию топливных и масляных танков и трубопроводов и танков из под нефтесодержащих вод;
 - произвести и получить результаты анализа на содержание непредельных углеводородов после дегазации танков
 - получить разрешение Службы Пожарной Безопасности ФГУ «Администрации морского порта Архангельск» на производство огневых работ.

Примечание.

В отдельных случаях по согласованию с администрацией завода разрешается иметь в расходных танках судна минимальный запас топлива для обеспечения испытаний судовых механизмов и для выхода судна из ремонта.

2. Капитан судна, следующего на ремонт в ООО «СРЗ «Лайский Док», обязан самостоятельно, через судовладельца или агента за 4 часа до расчетного времени подхода к устью р. Лая запросить разрешение для входа на акваторию завода у генерального директора или при его отсутствии — у заместителя генерального директора по производству и уточнить место швартовки судна.

3. Вход и выход в (из) р. Лая разрешен только в светлое время суток при ветре не выше 5 баллов, кроме судов ООО «Экотэк-Бункер», постоянно базирующихся на акватории ООО «СРЗ «Лайский Док».

4. В отдельных случаях по согласованию с лицами, указанными в п. 2, допускается вход или выход в (из) р. Лая в другое время суток при наличии благоприятных гидрометеорологических условий.

5. На акваторию ООО «СРЗ «Лайский Док» могут заходить суда длиной не более 120 м и с осадкой не более 4,5 метра.

6. Суда длиной более 75 метров при заходе в р. Лая и при маневрировании на акватории ООО «СРЗ «Лайский Док» должны использовать не менее двух буксирных судов. Это требование касается и любых других судов, если их главные двигатели находятся в нерабочем состоянии.

7. Суда длиной от 50 до 70 метров должны использовать не менее одного буксирного судна, а суда менее 50 метров могут использовать буксирные суда по своему усмотрению.

8. Суда, следующие на акваторию ООО «СРЗ «Лайский Док» по надобностям, не связанным с ремонтом (суда портового и технического флота, разъездные катера и т. п.), кроме катеров организаций и служб, осуществляющих тот или иной государственный надзор, должны за 2 часа до входа в р. Лая получить на это разрешение у лиц, указанных в п. 2.

9. Суда, прибывшие к устью р. Лая ранее назначенного для них срока, а также в случаях, когда к моменту подхода ухудшились гидрометеорологические условия (упала видимость, усилился ветер и т. п.), могут стать на якорь в Никольском рукаве западнее устья реки.

10. Отдача якорей на акватории ООО «СРЗ «Лайский Док» запрещена, кроме

случаев, когда необходимо предотвратить навал на причал или суда, стоящие у него.

11. Стоянка судов у причалов ООО «СРЗ «Лайский Док» допускается: у причала № 1 — в три корпуса, у причала № 2 — в четыре корпуса.

12. При доковании судов движение всех, других судов на акватории завода запрещено.

13. Перед постановкой судна в сухой док его капитан обязан выполнить все требования докмейстера или заместителя генерального директора по производству, по подготовке к этой операции.

14. Постановка судна в док и вывод его из дока производятся под руководством докмейстера или заместителя генерального директора по производству с момента прохода носовой (кормовой) оконечности судна ворот дока и до момента выхода их из ворот, соответственно.

15. Капитаны судов, прибывших в ООО «СРЗ «Лайский Док», обязаны оформить пропуски для личного состава судна, для чего представить заявку и судовую роль в Службу Безопасности ООО «СРЗ «Лайский Док». На вновь прибывших членов экипажа подается дополнительная судовая роль.

Перед выходом судна из ООО «СРЗ «Лайский Док» все пропуска должны быть сданы в Службу Безопасности ООО «СРЗ «Лайский Док».

16. В период стоянки судов у причалов и в доке ООО «СРЗ «Лайский Док» ответственность за их охрану и безопасную стоянку определяется соответствующим договором между судовладельцем и администрацией завода при приеме-передаче судна в ремонт.

В то же время ничто не освобождает капитанов судов от выполнения тех или иных требований «Обязательных постановлений по морскому порту Архангельск».

17. Всем судам, стоящим на акватории завода, категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- откачивать балласты из отсеков без разрешения докмейстера;
- производить операции по приёму и сдаче нефтепродуктов без разрешения докмейстера;
- работать гребными винтами на любых режимах главного двигателя без разрешения на то заместителя генерального директора по производству;
- выбрасывать на причал отходы и мусор;
- клапана выдачи сточных и нефтесодержащих вод должны быть закрыты

и опломбированы, на фланцах трубопроводов выдачи должны стоять заглушки .

18. Контроль за выполнением данных Правил и «Обязательных постановлений», организацией приёма и перестановки судов на акватории ООО «СРЗ «Лайский Док» осуществляет заместитель генерального директора по производству.

19. Основные телефоны ООО «СРЗ «Лайский Док»:

- Заместитель генерального директора по производству 43-28-00
- Главный энергетик 8-921-294-51-03
- Начальник Службы Безопасности ООО «СРЗ «Лайский Док» 8-921-075-83-69
- Секретарь Ген. Директора 25-65-25

Заместитель генерального директора

по производству

ШУЛЬГИН А.Е.

Направной мост ЛДК № 23
Регистровый № 235270

Утверждаю
Генеральный директор
ООО "Песозавод 23"
А.А. Ванцов

Согласовано
ИО Капитана порта Архангельск
Н.В. Гурин

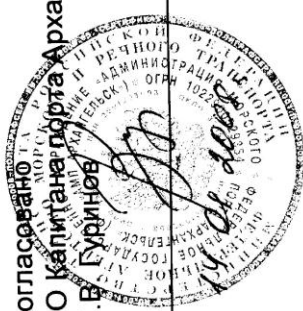
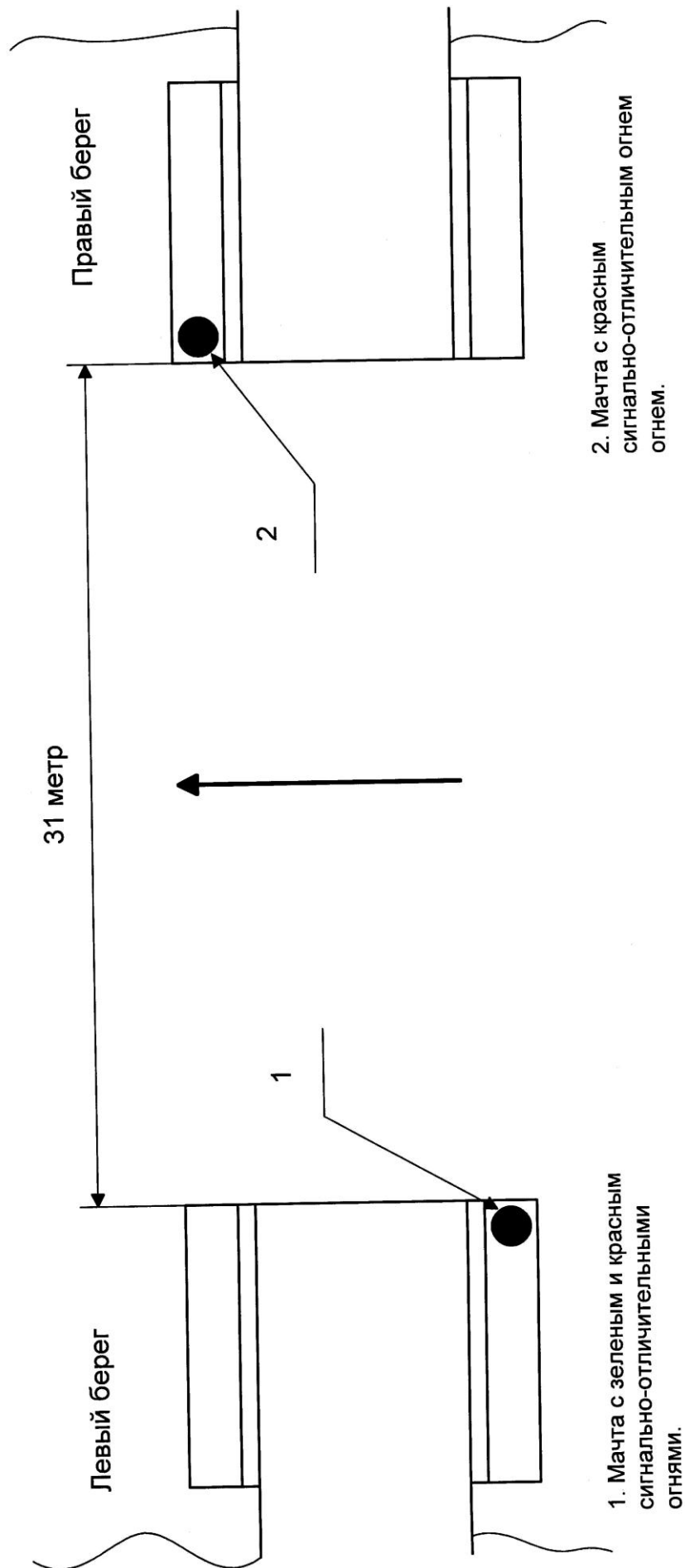


Схема установки
сигнально-отличительных огней

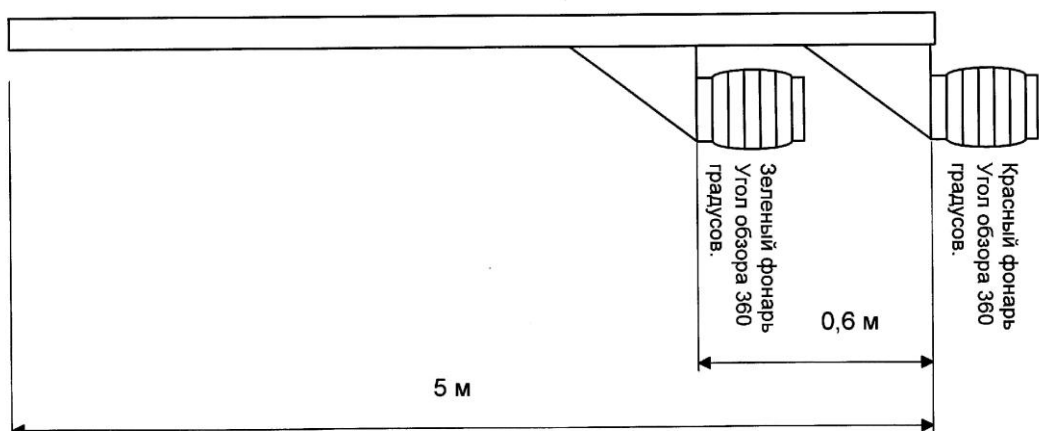


Мачта на левобережной
стороне пролета .

Красный фонарь
зажигается в любое
время суток запрещая
проход судов

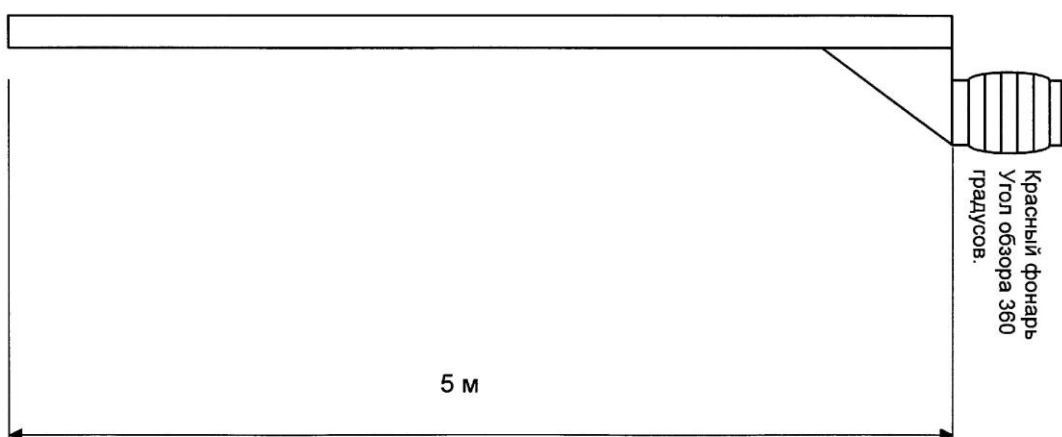
Зеленый фонарь зажигается
в любое время суток
разрешая проход судов

Фонари подключены в
режиме исключаяшем их
одновременное включение.

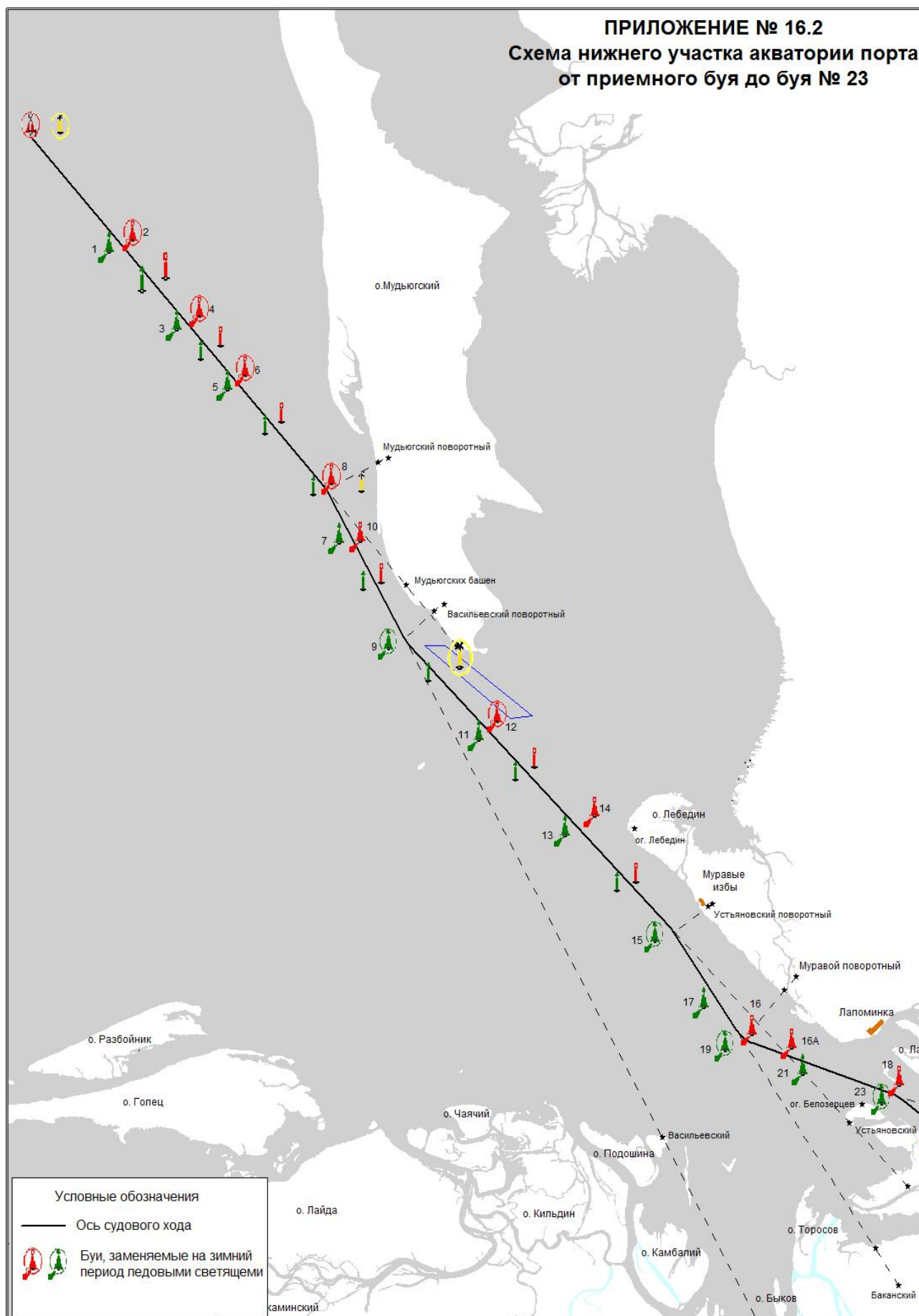


Мачта на правобережной
стороне пролета .

Красный фонарь: горит в любое
время суток независимо от
состояния моста (открыто/закрыто
для прохода судов).



Схемы участков акватории порта Архангельск.



ПРИЛОЖЕНИЕ № 16.3
Схема участка акватории порта от буя № 23
до удельнинского створа, проток Кузнечиха
с подходами к н/б "Талаги"

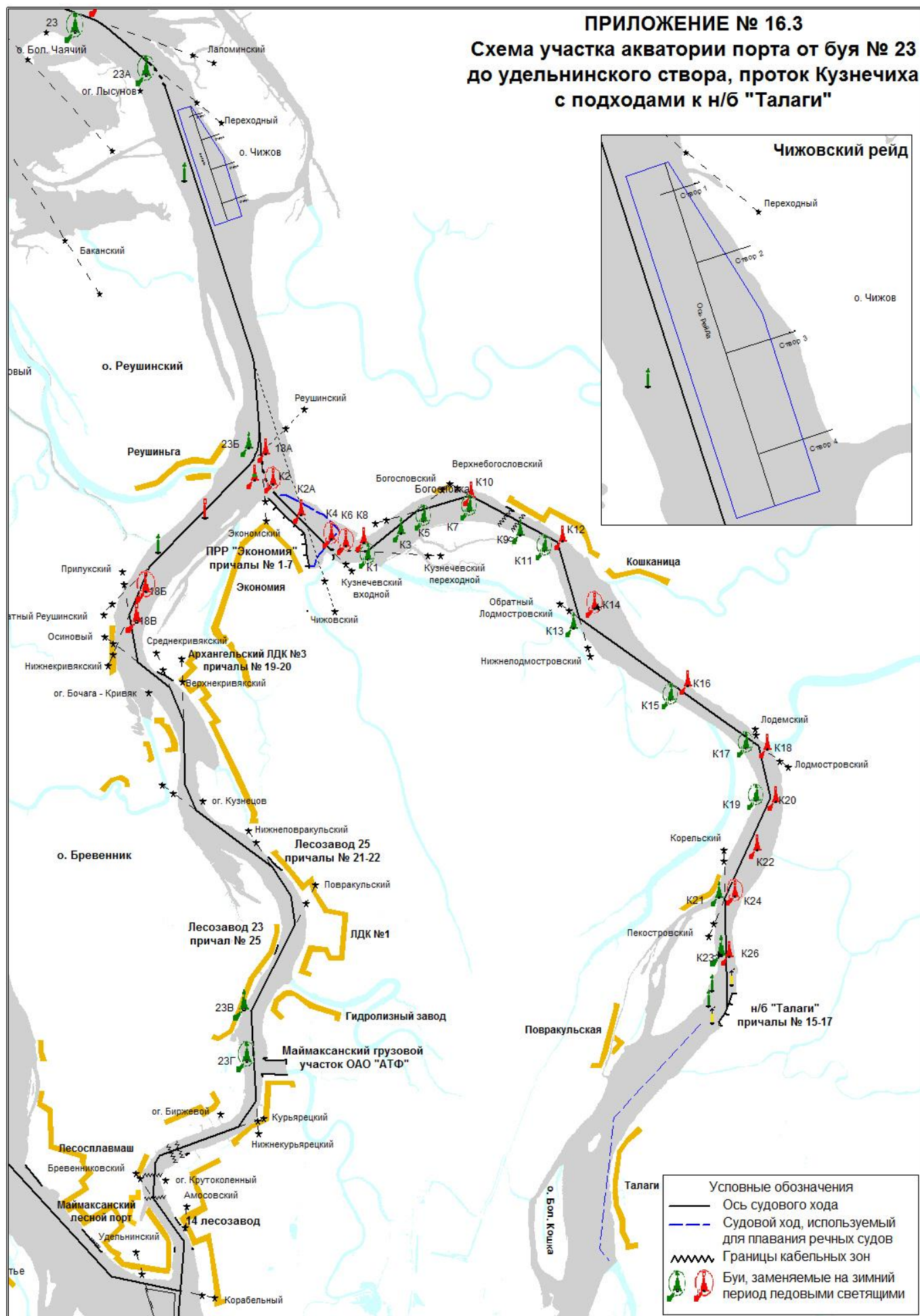
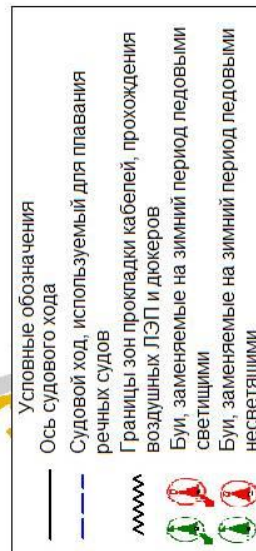
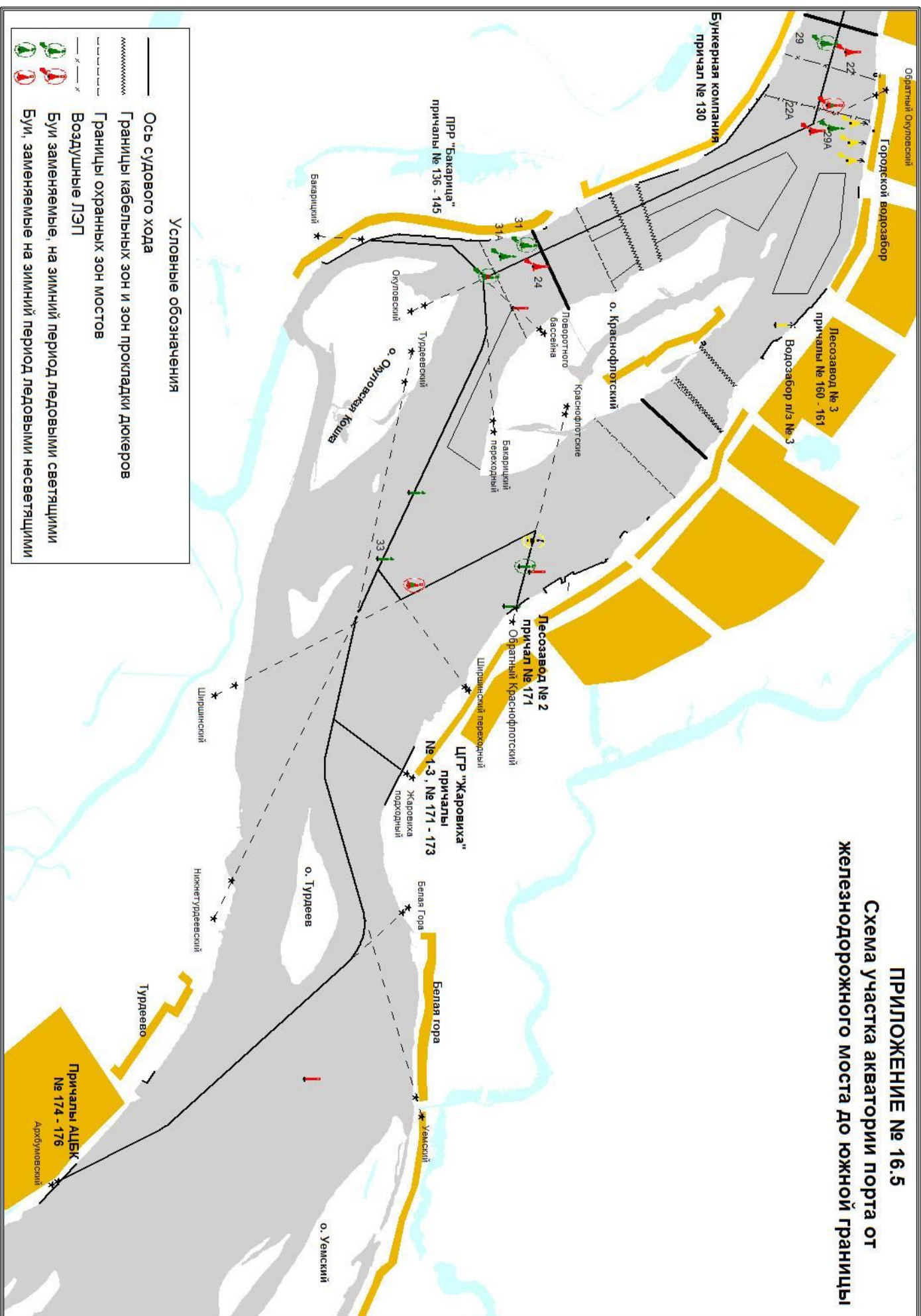


Схема участка акватории порта Архангельск от
Удельнинского створа до Городского рейда,
Никольский рукав до СРЗ "Лайский ДОК"



ПРИЛОЖЕНИЕ № 16.5 **Схема участка акватории порта от** **железнодорожного моста до южной границы**



«Утверждаю»
Капитан порта

Н.В.Гуринов

18 марта 2008 года
п. Архангельск

ПОЛОЖЕНИЕ

о выдаче «Сертификата об освобождении
от обязательной лоцманской проводки».

1. Общие положения.

1.1. Настоящее «Положение» разработано в соответствии с письмом Минтранса России от 12.05.2003 года № ВР-22/2377.

1.2. «Положение» определяет порядок получения «Сертификата об освобождении от обязательной лоцманской проводки» (далее СОЛП):
- капитанами, старшими помощниками капитана морских судов;
- капитанами, сменными капитанами, сменными помощниками капитана судов портового плавания.

1.3. «Положение» определяет порядок получения СОЛП:
- для судов валовой вместимостью 500 и более регистровых тонн, за исключением грунтоотвозных шаланд *постоянно работающих в порту Архангельск*;
- для судов, перевозящих нефтепродукты валовой вместимостью 50 и более регистровых тонн.

1.4. «СОЛП» выдается судоводителям конкретного судна с указанием границ самостоятельной проводки судна на акватории порта:
а/ для судоводителей морских транспортных судов валовой вместимостью более 500 регистровых тонн установлена граница самостоятельной проводки – от приемного буя до ПРР «Экономия»;
б/ для судоводителей морских транспортных судов валовой вместимостью не более 500 регистровых тонн, *для судоводителей земснарядов и землесосов* и судов портового плавания СОЛП дает право самостоятельного прохода по всей акватории морского порта.

1.5. «СОЛП» действителен в течение одного года, с момента его выдачи, при условии:

- судоводитель работает на том же судне;
- судоводитель не реже одного раза в два месяца имеет практику плавания на акватории порта или работает на акватории порта Архангельск;

1.5.1 «СОЛП» *подлежит изъятию, если судоводитель в период самостоятельного плавания на акватории порта допустил Аварийный случай и/или нарушение «Обязательных постановлений по порту»;*

1.5.2. *Решение о сроках допуска к внеочередной проверке знаний для получения «СОЛП», после изъятия, принимает в каждом конкретном случае Капитан порта.*

1.5.21.6. Наличие «СОЛП» у судоводителя не освобождает от обязательной лоцманской проводки суда, имеющих на борту опасные (генеральные или навалочные) грузы.

1.7. Квалификационная комиссия создается при Региональном Центре Дополнительного образования (РЦ ДПО), состав которой утверждается приказом Капитана порта Архангельск. Контактный телефон секретаря квалификационной комиссии 28-58-48.

2. Порядок оформления и получения «СОЛП».

2.1. Для *ежегодного* получения «СОЛП» судоводители представляют секретарю квалификационной комиссии следующие документы:

- заявление с указанием границы действия «СОЛП»;
- документ из Отдела кадров предприятия, подтверждающий, что претендент работает на судне и должности на которую запрашивается «СОЛП»;
- действующий рабочий диплом судоводителя;
- документ из ОК предприятия, подтверждающий работу претендента на судне, совершившего не менее 6 заходов/выходов в/из порта на однотипных судах в течение прошедшего года;
- свидетельство о прохождении подготовки на тренажере с визуализацией, по запрашиваемому претендентом району плавания;

2.2. Проверка знаний и практических навыков претендентов на получение «СОЛП» производится квалификационной комиссией в объёме ГОСТ Р 51874-2002 и утвержденной программы подготовки лоцманов.

2.3. «СОЛП» выдается при получении положительных оценок по всем вопросам экзаменационного билета.

2.4. Результаты проверки знаний оформляются протоколом и направляются в Дипломно-паспортный отдел (ДПО) Службы капитана порта. ДПО ведет соответствующий учет выданных «СОЛП».

«Утверждаю»
Капитан порта

Н.В.Гуринов

19 марта 2008 года
п. Архангельск

ПОЛОЖЕНИЕ

о выдаче «Справок на право самостоятельного плавания
на акватории порта Архангельск»

1. Общие положения.

1.1. Настоящее «Положение» разработано в соответствии с письмом Минтранса России от 12.05.2003 года № ВР-22/2377.

1.2. «Положение» определяет порядок получения судоводителями «Справок на право самостоятельного плавания на акватории порта Архангельск» (далее «Справка»):

- для капитанов, старших помощников капитана морских судов;
- капитанов, сменных капитанов, сменных помощников капитана судов портового плавания;
- капитанов, помощников капитана, штурманов судов речного флота.

1.3. «Положение» определяет порядок получения «Справки»:

- для судов валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн, за исключением судов перевозящих нефтепродукты;
- для грунтоотвозных шаланд, постоянно работающих на акватории порта Архангельск.

1.4. «Справка» действительна в течение одного года, с момента её выдачи, при условии:

- судоводитель регулярно посещает порт или работает на акватории порта;

1.4.1 «Справка» подлежит изъятию, если судоводитель в период самостоятельного плавания на акватории порта допустил Аварийный случай и/или нарушение «Обязательных постановлений по порту»;

1.4.2. Решение о сроках допуска к внеочередной проверке знаний для получения «Справки», после изъятия, принимает в каждом конкретном случае Капитан порта.

1.5. Квалификационная комиссия создается при Региональном Центре Дополнительного образования (РЦ ДПО), состав которой утверждается приказом Капитана порта Архангельск. Контактный телефон секретаря квалификационной комиссии 28-58-48.

2. *Порядок оформления и получения «Справки».*

2.1. Для получения «Справки» судоводитель представляет секретарю квалификационной комиссии следующие документы:

- действующий рабочий диплом судоводителя (для судоводителей имеющих дипломы образца МРФ в дополнение к диплому необходимо иметь Удостоверение о прохождении очередной проверки знаний судоводительского состава в линейном отделе СУ ГМРН);
- судоводитель, впервые проходящий проверку знаний, должен представить справку из ОК предприятия о прохождении стажировки на судне под руководством капитана в течение не менее 2-х месяцев.

2.2. Проверка знаний претендентов на получение «Справки», проводится по программе содержащей вопросы по МППСС-72, лоции порта Архангельск, «Обязательным постановлениям по морскому порту Архангельск капитанов (сменных капитанов, сменных помощников капитана) судов портового плавания, капитанов (помощников капитана, штурманов) судов речного флота .

- 2007 года».

2.3. «Справка» выдается при получении положительных оценок по всем вопросам экзаменационного билета.

2.4. Результаты проверки знаний оформляются протоколом и направляются Дипломно-паспортный отдел Службы капитана порта. ДПО ведет соответствующий учет выданных «Справок».