

БЕЛГОРОДСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МВД РОССИИ
ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА

**ОСНОВЫ ПОДГОТОВКИ
СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ -
СУДОВОДИТЕЛЕЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ**

Учебное пособие

Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2022

УДК 351.81
ББК 39.4
О 75

Печатается по решению
редакционно-издательского совета
Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина

Авторы: **Александров А.Н.**, кандидат юридических наук, доцент; **Котарев С.Н.**, кандидат юридических наук, доцент; **Степкин Р.М.**, кандидат юридических наук; **Антонов А.Е.**, кандидат юридических наук; **Голубятникова Ю.Ю.**, кандидат экономических наук; **Петрыкин Н.Н.**, кандидат исторических наук; **Рухленко О.В.**; **Боталова М.Е.**

О 75 Основы подготовки сотрудников органов внутренних дел – судоводителей маломерных судов: учебное пособие / А. Н. Александров, С. Н. Котарев, Р. М. Степкин [и др.]. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2022. – 110 с.
ISBN 978-5-91776-435-1

Рецензенты:

Дрозд А.О., кандидат юридических наук; доцент (Санкт-Петербургский университет МВД России);

Волгин Ю.А., начальник Белгородского ЛО МВД России на транспорте.

В учебно-методическом пособии изложены теоретические основы подготовки сотрудников органов внутренних дел, должностные обязанности которых связаны с управлением служебными плавательными средствами. Рассматриваются виды и устройство маломерных судов, правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, правила пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации, надзор за использованием маломерными судами, особенности эксплуатации (использования) служебных плавсредств, а также особенности организации охраны общественного порядка на объектах водного транспорта с использованием служебных плавсредств.

Предназначено для курсантов образовательных организаций системы МВД России, сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации.

УДК 351.81
ББК 39.4

ISBN 978-5-91776-435-1

© Белгородский юридический институт
МВД России имени И.Д. Путилина, 2022

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
Раздел 1. Теория и устройство маломерного судна	6
Контрольные вопросы	20
Тестовые задания	21
Раздел 2. Судовождение	24
Контрольные вопросы	66
Тестовые задания	67
Раздел 3. Правила пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации	68
Контрольные вопросы	73
Тестовые задания	74
Раздел 4. Надзор за использованием маломерными судами	75
Контрольные вопросы	82
Тестовые задания	83
Раздел 5. Организация охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах водного транспорта с исполь- зованием служебных плавсредств	84
Контрольные вопросы	105
Заключение	106
Библиографический список	107

ВВЕДЕНИЕ

В процессе развития транспортной системы России охрана правопорядка на объектах транспортного комплекса продолжает оставаться одной из важнейших задач российского государства. В настоящее время протяженность внутренних водных путей России составляет 101,6 тыс. км, из которых 50,2 тыс. км – пути с гарантированными габаритами. 38,8 тыс. км путей обеспечивают возможность круглосуточного движения в период навигации¹. Большая часть этих путей обладает развитой инфраструктурой по организации и обслуживанию судоходства. Потребности внутреннего водного транспорта обслуживает 741 гидротехническое сооружение.

Несмотря на относительно низкий уровень аварийности на внутреннем водном транспорте по сравнению с другими видами транспорта, задача обеспечения безопасности судоходства, особенно при перевозке пассажиров и опасных грузов, является приоритетной. Безопасность (общественная, транспортная, экономическая, экологическая, техническая, пожарная, санитарно-эпидемиологическая) любого вида транспорта, в том числе и водного, обеспечивается целым комплексом надзорных мероприятий за соблюдением установленных правил использования и эксплуатации объектов транспорта, а также поддержанием общественного порядка и обеспечением общественной безопасности на соответствующих объектах речного и морского транспорта. Обеспечивая правопорядок, территориальные органы МВД России на водном транспорте участвуют в создании безопасных условий деятельности работников водного транспорта, защите физических лиц, следующих либо находящихся на объектах водного транспорта, от вредных воздействий источников повышенной опасности; обеспечении безопасности морского и речного судоходства; предотвращении или минимизации негативных последствий техногенных аварий и катастроф; предупреждении и пресечении преступлений криминальной направленности.

Территориальные органы МВД России на водном транспорте, являясь структурным самостоятельным элементом системы территориальных органов МВД России на транспорте, выполняют специфические задачи, в том числе с использованием служебных плавательных средств, которые и обуславливают их специальное назначение. Специфической особенностью осуществления охраны общественного порядка и общественной безопасности на служебных плавсредствах является наличие у сотрудников-судоводителей необходимых умений и навыков безопасного управления служебными плавсредствами и оказания помощи гражданам, терпящим бедствие на воде; знание правил плавания по внутренним водным путям и мер ответственности судоводителей; знание правил поведения и мер безопасности при купании в водоемах; знание основ противодействия незаконному вылову водных биологических ресурсов.

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2021. № 50 (часть IV). Ст. 8613.

Обеспечение правопорядка на водном транспорте требует от сотрудников органов внутренних дел высочайшего профессионализма: знания не только своей специальности, но и особенностей функционирования транспортных организаций и служб, технологических и перевозочных процессов, умения мгновенно ориентироваться в постоянно меняющейся оперативной обстановке и незамедлительно принимать юридически обоснованные решения и много другое. Именно в таких условиях, на наш взгляд, основное место занимает вопрос подготовки сотрудников органов внутренних дел, способных управлять служебными плавательными средствами, и формирования у них необходимых навыков и компетенций.

В последнее время все больше внимания уделяется уровню профессиональной подготовленности сотрудников органов внутренних и их способности выполнять оперативно-служебные задачи в различных условиях, в том числе с использованием служебного водного транспорта. Необходимо отметить, что речь идет не только о сотрудниках территориальных органов МВД России на транспорте. Россия, занимая 1/6 всей земной суши с протяженностью 60 тыс. км водного побережья, омывается водами 12 морей, принадлежащих бассейнам Северного Ледовитого, Тихого и Атлантического океанов, а также внутриматерикового Каспийского моря, отличается обилием природных вод, хорошо развитой речной сетью и системой озер. На территории России насчитывается свыше 2,5 млн больших и малых рек, более 2,7 млн озер, сотни тысяч болот и других объектов водного фонда. В целом под водой (без болот) занято 72,2 млн га, из них 27,4 млн га земель водного фонда¹. Большинство водных объектов и прилегающих земель с различной инфраструктурой, в том числе и транспортной, находятся в оперативном обслуживании территориальных органов МВД России. Например, для многоводных регионов России актуальным является вопрос использования участковыми уполномоченными полиции и сотрудниками других подразделений служебных плавательных средств в период паводка, при проведении оперативно-профилактических мероприятий, а также в ходе обеспечения правопорядка и безопасности при проведении спортивных и других массовых мероприятий различного уровня.

Эффективность правоохранительной и государственной деятельности напрямую взаимосвязана с обеспечением ее профессионально подготовленными кадрами. Очевидно, что знаний, полученных в ходе обучения основам судоводения в образовательных организациях различных организационно-правовых форм, явно недостаточно для выполнения задач, стоящих перед сотрудниками органов внутренних дел. Данному вопросу уделяется пристальное внимание со стороны руководства, а также подразделений центрального аппарата МВД России, осуществляющих организационно-методическое обеспечение данного направления оперативно-служебной деятельности. В этой связи является актуальным вопрос организации подготовки сотрудников-судоводителей на базе образовательных организаций системы МВД России.

¹ Государственный доклад «О состоянии и использовании водных ресурсов Российской Федерации в 2017 году». – М.: НИА-Природа, 2018. С. 8.

РАЗДЕЛ 1.

ТЕОРИЯ И УСТРОЙСТВО МАЛОМЕРНОГО СУДНА

Теория судна – фундаментальная наука, представляющая собой совокупность научных знаний об основных свойствах и качествах судна, определяющих особенности его проектирования и эксплуатации, равновесия и движения под воздействием приложенных к нему сил и моментов.

Теория судна – одна из древнейших наук. Первый основной закон, положивший начало изучению мореходных качеств судна, был открыт греческим ученым Архимедом более 2000 лет назад. Это закон плавучести – закон о действии силы давления воды на погруженное в нее тело. Огромный вклад в развитие этой науки внесли русские мореходы и ученые С.О. Макаров, А.Н. Крылов, Н.К. Жуковский и многие другие. Знания в области теории судна позволяют предвидеть и грамотно оценить поведение судна при его эксплуатации и избежать аварии в сложных условиях плавания.

Понятие и виды маломерных судов

В соответствии со ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24¹ (далее – КВВТ) судном является самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река – море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода.

При этом под судоходством и торговым мореплаванием понимается непосредственное использование судна на водных объектах. Таким образом, приобретенный или построенный объект, не использующийся в целях судоходства и торгового мореплавания, не является судном по определению.

Маломерное судно – это судно, длина которого не должна превышать двадцать метров и общее количество людей на котором не должно превышать двенадцать.

Пунктом 1.1 статьи 33 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ²) и пунктом 1.1 статьи 16 КВВТ предусмотрено, что не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой по 200 кг включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно.

Вместе с тем в настоящее время однозначного толкования длины судна и его массы, предусмотренных КТМ и КВВТ, нет. Государственной инспекцией по маломерным судам МЧС России как органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации на классификацию и освидетельствование маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, под длиной маломерно-

¹ Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. № 11. Ст. 1001.

² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207.

го судна понимается «наибольшая длина корпуса судна», а под массой маломерного судна понимается «масса укомплектованного судна»¹.

Методы определения наибольшей длины корпуса судна и массы укомплектованного судна приведены в ГОСТ Р ИСО 8666-2012 «Суда малые Основные данные».

Цели использования маломерных судов при их государственной регистрации определяются собственником и являются декларативными. Для этого в заявлении на государственную регистрацию маломерного судна в реестре маломерных судов предусмотрена необходимость заявителя указать, что судно будет использоваться исключительно в некоммерческих целях.

Самостоятельное определение цели использования маломерного судна выходит за рамки компетенции ГИМС МЧС России.

В случае возникновения сомнений в целях использования маломерного судна государственный инспектор вправе обоснованно обратиться в правоохранительные органы.

Для управления маломерным судном, не подлежащим государственной регистрации, удостоверение на право управления судном не требуется.

Классификация маломерных судов

Одним из главных эксплуатационных признаков судов является назначение. По назначению суда делятся на:

– *прогулочные суда*, предназначенные для прогулок, отдыха, занятий любительским спортом, туризмом, иных оздоровительных и культурных целей (любительская рыбалка, охота, экскурсии, водные путешествия и т.д.). Более 90% из маломерных прогулочных судов являются судами индивидуального пользования (любительскими);

– *производственные (хозяйственные, коммерческие) суда*, предназначенные для выполнения хозяйственных задач и функций (перевозка грузов и людей, промысел биоресурсов, водолазные работы и т.д.);

– *специальные (служебные) суда*, предназначенные для осуществления и выполнения специфических задач и функций в области надзора, охраны жизни людей на воде и окружающей среды, гидрографических и исследовательских работ (патрульные, спасательные, природоохранные, гидрографические, исследовательские катера и лодки и т.д.).

По характеру (режиму) движения: водоизмещающие; глиссирующие; на воздушной подушке; на подводных крыльях.

По типу движителя суда подразделяются на весельные, парусные, колесные, с гребным винтом, с воздушным винтом, с водометным движителем.

По материалу корпуса суда: деревянные; из алюминиевых сплавов; металлические; пластмассовые; композитные; резиновые и т.д.

По количеству корпусов: однокорпусные; многокорпусные (катамараны, тримараны, многоточечные, лыжи, сани и др.).

¹ Письмо МЧС России от 04.02.2015 № 9/1-3-153 «О маломерных судах» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.12.2021).

Типы маломерных судов: катер; моторная лодка; парусное судно; парусно-моторное; несамоходное; гидроцикл; гребное.

Таким образом, максимальная эффективность и экономичность эксплуатации моторного судна (плавсредства) определяется правильным выбором двигателя, мощность которого должна соответствовать обводам и размерениям корпуса и нагрузки лодки, подбором элементов гребного винта и обеспечением оптимального ходового дифферента.

Для обозначения типа маломерных судов, подлежащих государственной регистрации в реестре маломерных судов, для заполнения реестра маломерных судов и судового билета применяются следующие термины на русском и английском языках:

- Моторное судно/Motorized craft;
- Гидроцикл/Personal watercraft;
- Парусное судно/Sailing craft;
- Парусно-моторное судно/Sailing motorized craft;
- Несамоходное судно/Nonselself-propelled craft;
- Судно особой конструкции (аэробот)/Craft special design (airboat).

Такие понятия, как «лодка», «гребное судно», «судовой реестр», «регистрационный номер судна», «паспорт маломерного судна» и т.д., законодательством Российской Федерации не устанавливаются и, соответственно, не применяются.

Классификация судна имеет юридическое значение. Так, законодательство Российской Федерации различает понятия собственник судна и судовладелец.

В соответствии с КТМ и КВВТ судовладельцем является лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Понятие собственник установлено Гражданским кодексом Российской Федерации (далее – ГК РФ) и определяется наличием прав собственности, позволяющим собственнику по своему усмотрению совершать в отношении принадлежащего ему имущества любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать свое имущество в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения имуществом, отдавать имущество в залог и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом, и наличием обязанностей в отношении собственности, также установленных законодательством.

В соответствии с положениями ГК РФ, КТМ и КВВТ право собственности на недвижимое имущество, подлежащее государственной регистрации, возникает с момента его государственной регистрации и, соответственно, так как государственная регистрация маломерных судов осуществляется в реестре маломерных судов, исключение маломерного судна из реестра маломерных судов является прекращением права собственности на такое судно.

В соответствии с Российским законодательством, государственная регистрация маломерных судов в реестре маломерных судов и все действия в отношении маломерного судна, зарегистрированного в реестре маломерных судов,

осуществляется ГИМС МЧС России по заявлению собственника или уполномоченного им на то лица.

Необходимо отметить, что двигатели, используемые или устанавливаемые на маломерных судах, в соответствии с законодательством Российской Федерации, не являются объектами, подлежащими государственной регистрации.

Устройство и тактико-технические характеристики маломерных судов

Наличие знаний об основных видах и типах судов и характеристик отдельных элементов их формы корпуса недостаточно для получения конкретных представлений об особенностях строения корпуса судна, а также его мореходных качеств.

Теоретический чертеж — это основа проекта любого типа судна. По нему выполняются все расчеты плавучести, остойчивости, непотопляемости. Без этого чертежа невозможна разработка всех других чертежей расположения и насыщения судовых помещений, размещения механизмов, устройств и прокладка систем трубопроводов и кабельных электротрасс. Для наглядного представления о наружных очертаниях (обводах) корпуса принято условно изображать его в трех взаимно перпендикулярных плоскостях (см. рис. 1)¹.

Теоретический чертеж состоит обычно из трех проекций, на которые проектируются рассмотренные линии: боковой проекции (или просто «бока»), «полушироты» (проекция одной из симметричных половинок корпуса на основную плоскость) и «корпуса» (проекция на плоскость миделя).

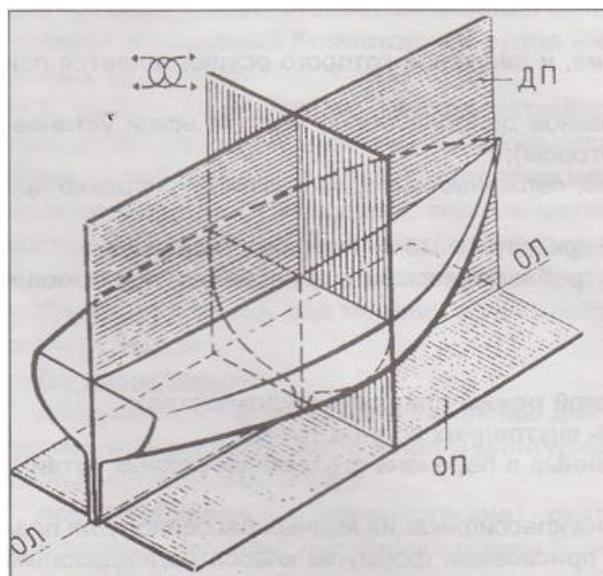


Рисунок 1. Основные плоскости корпуса судна

ДП — диаметральной плоскость; ОП — основная плоскость;)(— плоскость мидель-шпангоута (миделя); ОЛ — основная линия.

Теоретический чертеж дополняется таблицами плазовых ординат, зная которые, всегда можно вычертить его, а также детали набора корпуса в натуральную величину для их изготовления.

¹ Антонов В.В., Романов В.В. Маломерное судно на водоемах России. — М., 2006. С. 14.

Расчеты мореходных качеств судна в условиях его эксплуатации проводятся по документации, в которой используются данные, полученные из теоретического чертежа. Теоретический чертеж применяется при проведении ремонтных работ по корпусу, при доковании судна.

Одно судно от другого отличается геометрическими характеристиками. При выполнении судовых расчетов по определению элементов плавучести, остойчивости и непотопляемости, а также при оценке других мореходных и эксплуатационных качеств используются расчетные линейные размеры: длина, ширина, осадка, высота борта, высота надводного борта, в совокупности называемые главными размерениями корпуса судна и измеряемые в метрах (см. рис. 2).

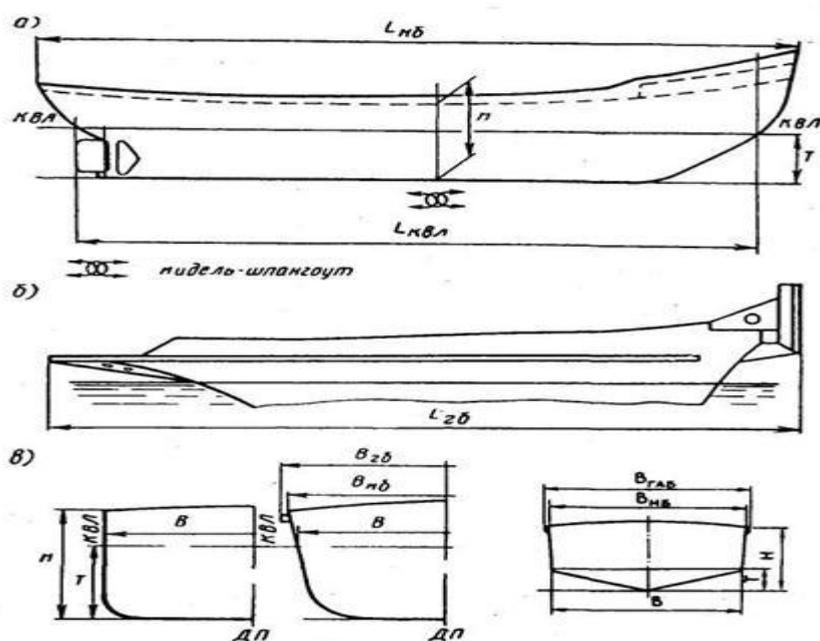


Рисунок 2. Главные размерения судна

Длина наибольшая ($L_{нб}$) – расстояние, измеренное в горизонтальной плоскости между крайними точками носа и кормы судна без учета выступающих частей.

Длина габаритная ($L_{тб}$) – максимальная длина судна с учетом выступающих частей.

Длина конструктивная ($L_{квл}$) – длина, измеренная между носовым и кормовым перпендикулярами конструктивной ватерлинии.

При этом конструктивная ватерлиния ($квл$) – ватерлиния, принятая за основу построения теоретического чертежа и соответствующая полученному предварительным расчетом полному водоизмещению судна.

Ширина наибольшая ($B_{нб}$) – расстояние по $квл$, измеренное в самой широкой части судна без учета выступающих частей.

Ширина габаритная ($B_{гб}$) – максимальная ширина судна с учетом выступающих частей, например привальных брусев.

Ширина на мидель-шпангоуте (B) – расстояние по $квл$ в самой широкой части судна.

Высота борта (Н) – вертикальное расстояние, измеренное на мидельшпангоуте между внутренними поверхностями верхней палубы (у борта) и горизонтального киля.

Осадка (Т) – вертикальное расстояние, измеренное от КВЛ до нижней кромки киля в месте наибольшего углубления судна.

Различают также осадку носом (Т_н) и кормой (Т_к). Разность между ними называется дифферентом D:

$$D = T_k - T_n \text{ (дифферент на корму);}$$

$$D = T_n - T_k \text{ (дифферент на нос).}$$

Средняя осадка судна равна полусумме осадок носом и кормой:

$$T_{\text{ср}} = (T_n + T_k) / 2.$$

Форму корпуса характеризуют также соотношения главных размерений. Например, отношением L/V определяется ходкость судна. Чем больше эта величина у водоизмещающего судна, тем оно быстроходнее. Для быстроходных катеров отношение длины к ширине находится в пределах 2,3 – 3,2, для катеров с умеренными скоростями 3,6 – 5,0, а для тихоходных 3,3 – 4,2. Отношение L/T характеризует управляемость судна, отношение В/Н – остойчивость судна.

Таким образом, о мореходных качествах судна можно судить по форме его корпуса. Полное представление о форме корпуса дает теоретический чертеж, на котором изображены в виде линий пересечения наружной поверхности корпусных обводов с секущими плоскостями. Теоретический чертеж является основным проектным документом для постройки судна.

Конструкция корпуса должна обеспечивать водонепроницаемость и достаточную прочность судна. Корпус, испытывая действие сил собственного веса судна и сил давления воды, которые распределяются по длине неравномерно, может получить изгиб.

Совокупность продольных и поперечных балок, образующих каркас судна, называется судовым набором корпуса.

Продольные и поперечные балки судового набора располагаются в определенной последовательности, называемой системой набора. В зависимости от соотношения продольных и поперечных балок системы набора подразделяются на продольную, поперечную и комбинированную (см. рис. 3).

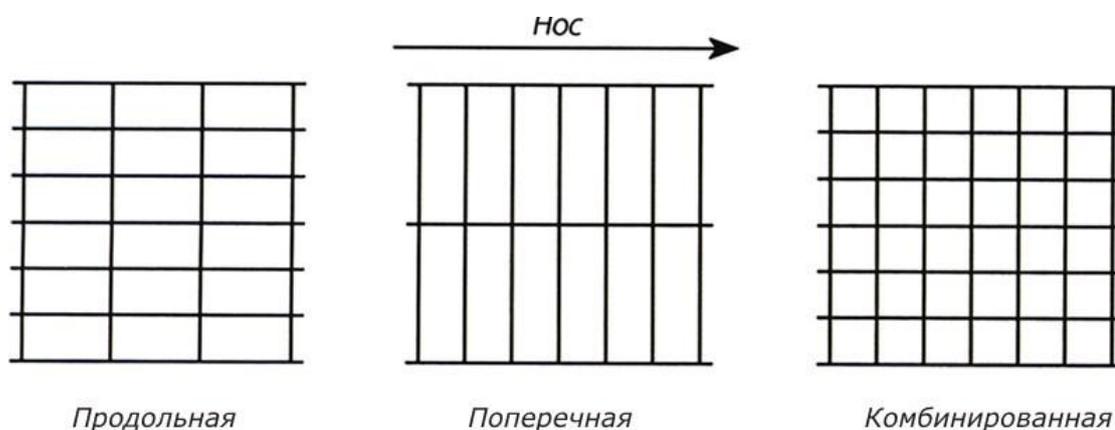


Рисунок 3. Системы судового набора

Элементы набора

Продольными элементами (балками) судна являются:

Киль – продольная балка днищевого набора, проходящая посередине ширины судна.

Стрингеры – продольные балки днищевого и бортового набора. В зависимости от места расположения они бывают бортовые, днищевые и скуловые.

Карлингсы – продольные подпалубные балки.

Продольные ребра жесткости – продольные балки меньшего профиля, чем у стрингеров и карлингсов. По месту расположения они называются подпалубными, бортовыми или днищевыми и обеспечивают жесткость наружной обшивки и настила палубы при продольном изгибе.

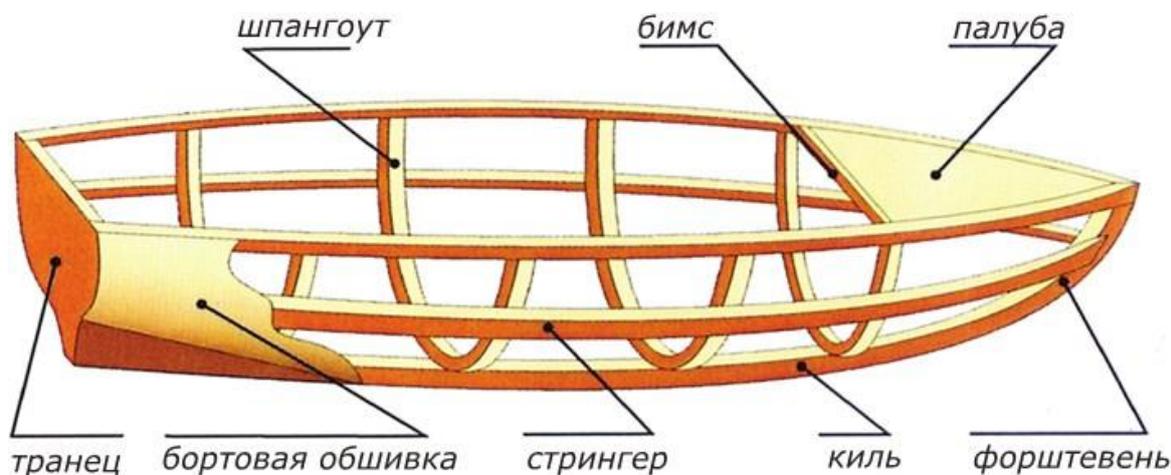
Поперечные элементы (балки) судна

Флоры – поперечные балки днищевого набора, протянувшиеся от борта до борта. Они бывают водонепроницаемые, сплошные и бракетные.

Шпангоуты – вертикальные балки бортового набора, которые соединяются внизу с флорами при помощи книц. Кница – это деталь из листовой стали треугольной формы, используемая для соединения различных деталей корпуса. На малых судах (лодках) флоры могут отсутствовать и шпангоуты являются цельными балками бортового и днищевого набора.

Бимсы – поперечные балки подпалубного набора, проходящие от борта до борта. При наличии вырезов в палубе бимсы разрезаются и называются полубимсами. Они одним концом соединяются со шпангоутом, а другим крепятся к массивному комингсу, который окаймляет вырез в палубе, с целью компенсации ослабления палубного перекрытия вырезами.

На рисунке 4 изображено простейшее устройство корпуса маломерного судна с указанием основных элементов набора.



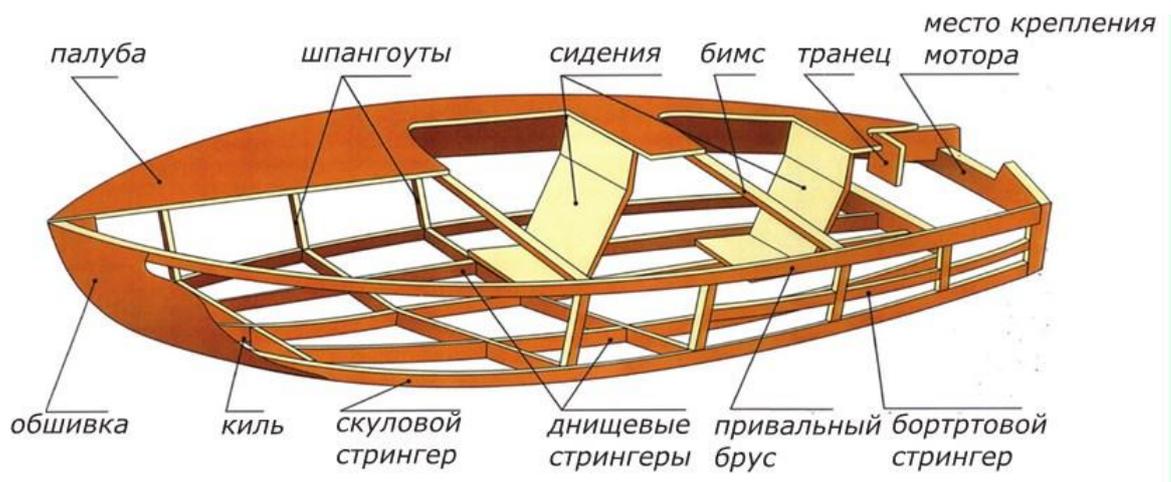


Рисунок 4. Элементы набора корпуса судна

Наружная обшивка судна обеспечивает водонепроницаемость корпуса и одновременно участвует в обеспечении продольной и местной прочности судна. На металлических судах обшивка состоит из стальных листов, располагаемых длинной стороной вдоль судна. Кроме стальных листов, особенно на металлических моторных катерах и лодках используются листы из алюминиевых сплавов. Соединение листов обшивки производится при помощи заклепок и сварки встык.

Размеры листов и их толщина различны и зависят от конструкции судна, его размеров и назначения.

Для обшивки катеров, моторных, парусных и гребных лодок очень часто используются древесные материалы, древеснослоистые пластики, стеклопластики, текстолиты и другие материалы, отвечающие по своим свойствам и прочности требованиям судостроения.

На морских, речных и современных прогулочных судах для предохранения людей от падения за борт открытые палубы имеют фальшборт или леерное ограждение (см. рис. 5).



Рисунок 5. Леерное ограждение

Леерное ограждение состоит из вертикальных стоек, соединенных между собой туго натянутыми тросами (леерами) или цепями. Стойки могут соединяться между собой двумя, тремя или четырьмя рядами горизонтальных круглых прутьев, чаще всего стальных. Эти горизонтальные прутья называются релингами.

Надстройки и рубки. Надстройками называются все закрытые помещения, расположенные выше верхней палубы от борта до борта. Надстройка, имеющая ширину меньше ширины судна, называется рубкой (см. рис. 6).



Рисунок 6. Рубка маломерного судна

Таким образом, маломерное судно, как и любое транспортное судно, по своей композиции делится на корпус (само судно) и надстройку или рубку, при этом корпус судна является основной частью судна, он состоит из набора и обшивки. Основными элементами, отличающими одно судно от другого, являются их геометрические характеристики: длина, ширина, высота борта и осадка. Эти характеристики своего судна, или, как их называют, главные размерения, судоводитель должен знать. Изменения размерений, зависящие одно от другого, например, осадку и высоту надводного борта, он должен проверять.

Изменение количества груза и людей на борту меняет осадку и высоту надводного борта, создает крен и дифферент, что отражается на навигационных качествах судна: плавучести, остойчивости, ходкости, устойчивости на курсе и др.

Эксплуатационные, мореходные и маневренные качества маломерных судов

Из существующих эксплуатационных качеств к наиболее характерным для маломерного судна следует отнести: водоизмещение, вместимость, грузоподъемность, пассажировместимость, скорость, автономность и дальность плавания.

Водоизмещение. Различают два вида водоизмещения – массовое (весовое) и объемное.

Массовое (весовое) водоизмещение – это масса находящегося на плаву судна, равная массе вытесненной судном воды. Единицей измерения служит тонна.

Объемное водоизмещение V – это объем подводной части судна в m^3 . Грузоподъемность судна определяет массу перевозимых судном грузов.

Под пассажировместимостью понимается количество людей, разрешенное к размещению на судне в данных условиях плавания. На маломерном судне наличие оборудованных сидячих мест должно соответствовать установленной для данного судна пассажировместимости.

Скорость судна – это расстояние, проходимое судном за единицу времени.

Судоводителю маломерного судна рекомендуется знать три скорости: наибольшую (максимальную), которую судно развивает при максимальной мощности двигателя; наименьшую (минимальную), при которой судно слушается руля; среднюю – наиболее экономную при сравнительно больших переходах.

Способность судна находиться в течение определенного времени в плавании без пополнения запасов называется автономностью плавания.

Под дальностью плавания для маломерного судна понимают расстояние, которое судно способно пройти, используя полностью максимальный запас топлива.

Способность судна держаться на плаву, не переверачиваться и не идти ко дну при затоплении характеризуется его мореходными качествами. К ним относятся плавучесть, остойчивость и непотопляемость.

К основным маневренным качествам судна относятся ходкость, циркуляция и управляемость.

Для уверенного и правильного управления маломерным судном судоводителю необходимо знать эти качества, другие маневренные элементы и факторы, влияющие на управляемость судна.

Таким образом, кроме руля и вращающегося винта на устойчивость и поворотливость судна влияют и другие причины, а также целый ряд конструктивных особенностей судна: отношения главных размерений, формы обводов корпуса, параметров руля и винта. Управляемость зависит и от условий плавания: характера загрузки судна, гидрометеорологических факторов.

Судовые устройства, системы, оборудование и снабжение

Судовые устройства – это совокупность приспособлений, палубных машин и механизмов, обеспечивающих различные потребности судна.

Виды судовых устройств: общесудовые и специальные.

К общесудовым устройствам относятся:

- рулевое устройство;
- якорное устройство;
- швартовное устройство;
- буксирное устройство;
- леерное и др.

Рулевое устройство служит для управления судном на ходу, обеспечивает поворотливость судна и его устойчивость на курсе. Включает в состав руль, румпель, штуртросовую передачу, рулевую машину (на больших судах) и пост управления. Для управления судном (в зависимости от его назначения и проекта), кроме того, применяют поворотную насадку, поворотную колонку, крыльчатый движитель, рулевое весло. Руль состоит из пера руля и баллера. Рули по способу соединения с корпусом и количеству опор пера делят на простые (многосопорные), полуподвесные (подвешены на баллере и опираются на корпус в одной точке) и подвесные (подвешены на баллере).

Швартовно-буксирное устройство – это совокупность механизмов и приспособлений для надежного удержания судна во время стоянки судна (у причала, у борта другого судна) и возможности крепления буксирного каната (троса) при производстве буксировочных операций. В его состав входят швартовы, кнехты, клюзы, киповые планки, утки, вьюшки, ручные или электрические шпили (лебедки – на достаточно крупных судах).

Якорное устройство предназначено для постановки судна на якорь, обеспечения его стоянки на акватории и снятия с якоря. В состав якорного устройства в общем случае входят якорь, якорная цепь (канат), клюз, стопор, цепной ящик.

Леерное устройство – ограждение палубы, открытых палуб надстроек и рубок, предупреждающее падение людей за борт или в трюм. Состоит из металлических леерных стоек и натянутого между ними леера. Леера могут быть также бельевыми, штормовыми – в зависимости от назначения.

Специальные механизмы

Специальные механизмы, устройства и вооружение, определяющие производственное назначение судна (обеспечение технологического процесса в рыболовстве, рыбоводстве, разведке и добыче полезных ископаемых, проведе-

нии грузовых операций, дноуглубительных, изыскательских и иных работ), подлежат надзору органами ГИМС в части, влияющей на безопасность плавания маломерных судов, судоходства и охрану жизни людей на воде.

Судовые системы

К судовым системам относится совокупность специализированных судовых трубопроводов с аппаратами, механизмами, приборами, устройствами и емкостями. Имеются в том или ином объеме на судах всех типов и назначения.

Разделяются на общесудовые системы, обеспечивающие мореходные качества судна, его живучесть и непотопляемость (трюмные, балластные, осушения, противопожарные и др.), обеспечения условий обитаемости (санитарная, вентиляции, отопления, водоснабжения и т.п.) и специализированные, выполняющие функции, связанные с назначением судна и с эксплуатацией судовых энергетических установок – обеспечивающие работу главных и вспомогательных двигателей судна. Из общесудовых систем на некоторых маломерных судах предусматриваются:

– осушительная система – трюмная система для периодического удаления небольших масс воды из корпуса. Вода собирается в колодцах, расположенных в самых низких местах корпуса, из которых через приемные сетки насосами откачивается либо за борт, либо в резервуары для приема льяльных вод. Осушительная система включает в себя, как правило, насос с механическим приводом и насос с ручным приводом, который может быть переносным. В качестве насосов для обеспечения работы системы осушения могут применяться насосы любой другой системы, имеющейся на судне (балластной, санитарной и т.д.);

– фаново-сточная система – система для сбора и удаления с судна сточных и фекальных вод, включающая в себя санитарное оборудование, необходимые трубопроводы с системой сточных шпигатов открытой палубы и цистерны (съёмные контейнеры) для сбора фекальных вод.

Запасы питьевой и мытьевой воды на судне определяются исходя из норм суточного расхода на одного человека и установленной автономности плавания судна.

Противопожарные средства

Основной причиной возникновения пожаров на маломерных судах является возгорание топлива при его потеках в трюмах, покрытых пленкой бензина с достаточно большим слоем его паров в отсеке при отсутствии вентиляции. Для предупреждения пожара и борьбы с ними, на маломерных судах предусматривается наличие сигнализационных устройств, стационарных систем и переносных средств пожаротушения, автоматически срабатывающих огнетушителей.

Сигнализационные устройства подают сигнал на пост управления судном при пожароопасной концентрации паров топлива в замкнутом пространстве (моторном отсеке), либо делают невозможным пуск двигателя в этих условиях (при блокировке с устройством запуска двигателя). Включение системы предусматривается из рубки вручную или автоматически (от датчиков в возможных очагах пожара).

Для маломерных судов наиболее распространенным и надежным средством пожаротушения является ручной огнетушитель, который можно использовать в любом отсеке для тушения пожаров любого вида.

Огнетушители должны всегда содержаться в исправном состоянии, периодически осматриваться, проверяться и своевременно перезаряжаться.

Спасательные средства

Под спасательными средствами понимается совокупность предусмотренных на маломерном судне средств для спасания людей при аварии (катастрофе) судна и попадании людей в воду. Разделяются на коллективные, служащие для спасания пассажиров и экипажа, имеющие запасы для жизнеобеспечения (спасательные шлюпки, спасательные плоты и плотики, спасательные плавучие приборы – количество и виды зависят от назначения и типа судна, района плавания) и индивидуальные, предназначенные для спасания одного человека (спасательные круги, спасательные нагрудники, спасательные жилеты, спасательная одежда). На судне каждый пассажир и член экипажа должен иметь индивидуальное спасательное средство, которое хранится (размещается) в легкодоступных местах (в каютах, на палубе), а для экипажа – в местах несения вахт. На судах количество индивидуальных спасательных средств должно соответствовать пассажироместимости.

Спасательный плот – эффективное средство коллективного спасения на любых водных объектах. Различают надувные и жесткие плоты.

Спасательный круг – индивидуальное спасательное средство для оказания помощи человеку, оказавшемуся в воде. Круги изготавливаются из пробки, пенопласта, пеноприта, затянутых в рубашку из парусины, окрашены в оранжевый цвет, масса круга не менее 2,5 кг. С наружной стороны имеется леер, закрепленный на круге по периметру в 4 местах. К кругу могут крепиться самозажигающиеся огни, которые должны гореть в течение 45 мин. Основное требование – спасательный круг должен поддерживать человека в пресной воде не менее 24 часов.

Спасательный жилет (воротник) – индивидуальное спасательное средство для поддержания человека на воде. Изготавливается из синтетической прорезиненной нефтестойкой ткани ярко-оранжевого или красного цвета, с учетом весовой категории человека.

Сигнальные средства

Под сигнальными средствами на судах (кораблях) понимается комплект предметов и устройств для подачи сигналов и ведения переговоров между судами или с берегом. Сигнализация осуществляется с помощью сигнальных флагов, ручного (флажного) семафора, средств световой сигнализации, звуковых сигналов и с помощью пиротехнических сигнальных средств.

Двигатели маломерных судов

Для обеспечения движения судна необходимо приложить к его корпусу движущую силу – силу тяги, равную по величине и противоположную по направлению силе сопротивления среды (воды и воздуха). Такая постоянно действующая на судно сила может быть создана при помощи различных продолжительно работающих источников энергии: мускулов человека, ветра и разного

рода двигателей. Для преобразования энергии двигателей в энергию поступательного движения судна используют специальные механизмы, называемые движителями. Таким образом, основным назначением судовых движителей является создание и поддержание требуемой величины тяги.

Тяга движителя образуется за счет реактивных сил, возникающих при отбрасывании рабочей среды в сторону, обратную направлению поступательного движения судна.

По характеру рабочей среды движители в настоящее время делятся на гидравлические (рабочая среда – вода) и воздушные (рабочая среда – воздух).

По принципу действия современные судовые движители являются гидро-реактивными. Они создают силу тяги за счет реактивного воздействия массы воды, захватываемой движителями и отбрасываемой в направлении, противоположном направлению движения судна. Их отличают только по методу сообщения отбрасываемой жидкости кинетической энергии. Различают лопастные и водопроточные движители. К числу лопастных движителей относятся гребные винты и крыльчатые движители, а к числу водопроточных – водометы.

Гребной винт – устройство, преобразующее вращение вала двигателя в упор – силу, толкающую судно вперед. Он состоит из ступицы и нескольких (две и более) лопастей. Лопасть судового гребного винта представляет собой гидродинамический профиль, работающий под определенным углом наклона к водному потоку, отбрасывая его и создавая таким образом упор. Лопасть имеет входящую и выходящую кромки и рабочую (нагнетающую) поверхность. Физическая суть работы гребного винта достаточно проста – при вращении на поверхности его лопастей, обращенных в сторону движения судна образуется разрежение, а обращенных назад – повышенное давление воды. Разность давлений создает силу, одна из составляющих которой и двигает судно вперед. Упор в большой степени зависит от угла атаки профиля лопасти.

Каждому гребному винту конкретного размера и фиксированного шага присуща своя винтовая характеристика.

Коэффициент полезного действия (КПД) винта – отношение полезно используемой мощности к затраченной мощности двигателя зависит, в основном, от диаметра и частоты вращения винта. КПД является оценкой эффективности работы гребного винта, его максимальная величина может достигать 70–80%, на малых судах 45–50%. Знать КПД винта необходимо для производства расчетов проектируемой скорости судна.

Действие водометного движителя основано на известном законе Ньютона: масса воды, отброшенная движителем в корму, создает в виде реакции упорное давление, движущее судно вперед.

Водометный движитель (водомет) можно представить себе в виде мощного насоса, забирающего воду из-под днища и выбрасывающего ее за транцем из сопла над водой (см. рис. 7).

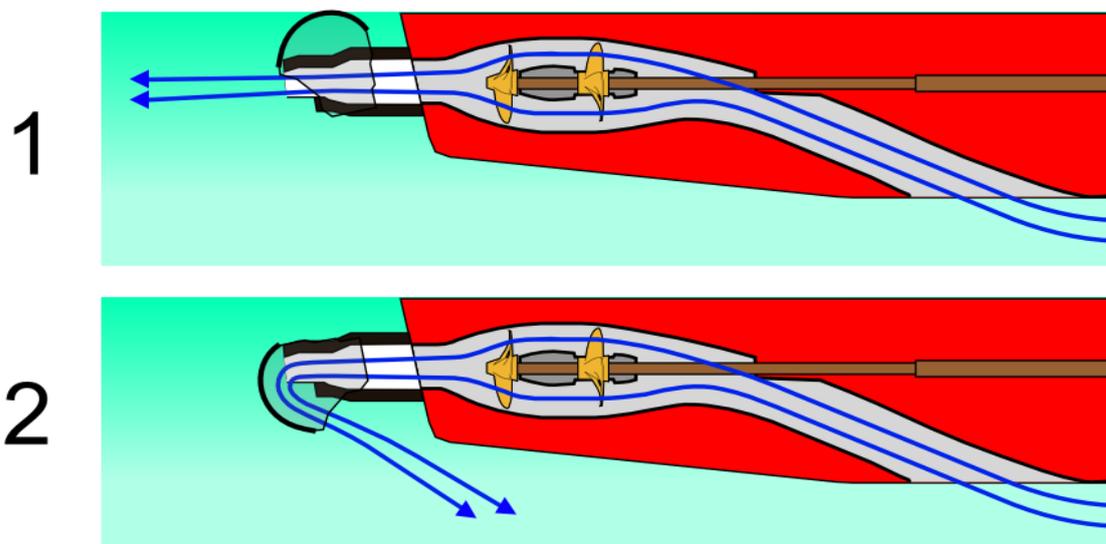


Рисунок 7. Принцип работы водометного движителя

От гребного винта водомет отличается только тем, что винт (колесо насоса) установлен в трубе внутри судна.

Таким образом, максимальную скорость, наибольшую экономичность и надежность, а также наибольшую тягу из существующих движителей создает гребной винт. Наименьшие осадка и материальные потери для судоводителя при касании грунта достигаются при использовании водометных движителей, а упрощенный монтаж и удобство при обслуживании возможны при эксплуатации подвесных моторов и поворотно-откидных колонок.

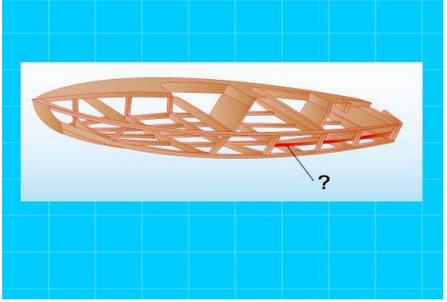
Таким образом, теория судна – это наука о равновесии и движении плавающего судна. Она изучает законы, определяющие мореходные и эксплуатационные качества судна. Знания в области теории судна позволяют предвидеть и грамотно оценить поведение судна при его эксплуатации и избежать аварии в сложных условиях плавания. Выдающийся русский кораблестроитель академик А.Н. Крылов отмечал: «Часто истинная причина аварии лежала не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в «неизбежных случайностях на море», а в непонимании основных свойств и качеств корабля, несоблюдении правил службы и самых простых мер предосторожности, непонимании опасности, в которую корабль ставится, в небрежности, неосторожности, отсутствии предусмотрительности».

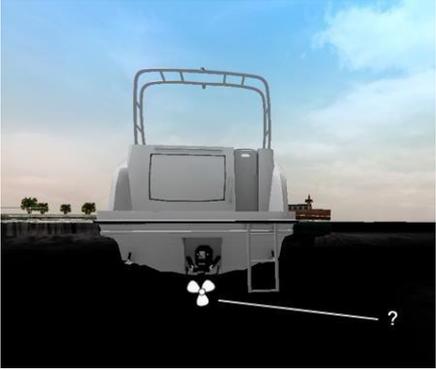
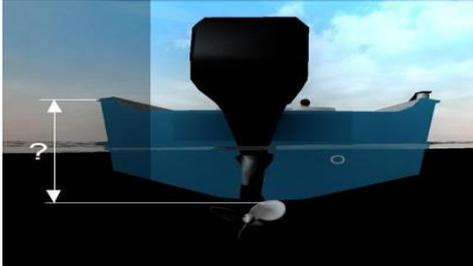
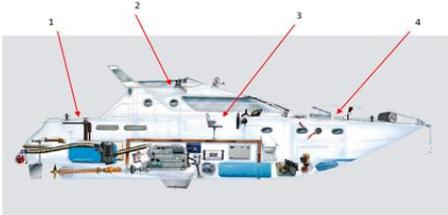
Контрольные вопросы

1. Назовите понятие и виды маломерных судов.
2. Опишите устройство и технические характеристики маломерных судов.
3. Назовите эксплуатационные, мореходные и маневренные качества маломерных судов.
4. Как называется кормовая часть на маломерном судне, предназначенная для крепления подвесного мотора?

Тестовые задания

Вопрос	Иллюстрация	Варианты ответа
<p>1. Выберите правильное определение понятия «район плавания маломерного судна»</p>		<p>район, по которому произведена предварительная прокладка перехода;</p> <p>район, в котором фактически находится маломерное судно;</p> <p>акватория, на которой допускается использование маломерного судна в соответствии с его техническими и конструктивными характеристиками;</p> <p>акватория, в которой осуществляют плавание маломерные суда</p>
<p>2. Выберите правильное определение понятия «маломерное судно»</p>		<p>судно, длина которого не должна превышать 18 метров и общее количество людей на котором не должно превышать 10;</p> <p>судно, длина которого не должна превышать 20 метров и общее количество людей на котором не должно превышать 12;</p> <p>судно, длина которого не должна превышать 24 метра и общее количество людей на котором не должно превышать 12;</p> <p>судно, длина которого не должна превышать 24 метра и общее количество людей на котором не должно превышать 14</p>

<p>3. При какой мощности подвесного лодочного мотора (двигателя) маломерное судно массой более 200 кг подлежит государственной регистрации?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) более 3,68 кВт; 2) более 5 кВт; 3) более 8 кВт; 4) при любой
<p>4. Как называется продольная бортовая связь (балка)?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) бортовой бимс; 2) бортовой киль; 3) бортовой карлингс; 4) бортовой стрингер
<p>5. Что из перечисленного может применяться для снятия судна с мели?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) двигатель; 2) якорь; 3) буксир; 4) все перечисленное
<p>6. Какие из перечисленных причин могут привести к потере устойчивости маломерного судна и его опрокидыванию даже при штилевой погоде?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) неправильное размещение грузов; 2) сидение людей на борту; 3) произвольное перемещение людей на судне; 4) все перечисленное

<p>7. Что из перечисленного определяет величину запаса плавучести маломерного судна?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) высота надводного борта; 2) ширина судна; 3) длина судна; 4) осадка
<p>8. Как называется винт, вращающийся на переднем ходу судна против часовой стрелки, если смотреть на него с кормы в нос?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) заднего вращения; 2) переднего вращения; 3) правого вращения; 4) левого вращения
<p>9. Как называется расстояние, измеренное между поверхностями верхней палубы и горизонтального киля?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) фальшборт; 2) дифферент; 3) осадка; 4) высота борта
<p>10. Какой цифрой на рисунке обозначена корма?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) 1; 2) 2; 3) 3; 4) 4

РАЗДЕЛ 2. СУДОВОЖДЕНИЕ

Основы гидрометеорологии

Судовождение, будучи прикладной наукой, включает в себя, наряду с навигацией, лоцией, мореходной астрономией, радионавигацией, океанографией и др. такую дисциплину, как гидрометеорология, являющуюся, в свою очередь, комплексом наук о подвижных оболочках Земли: гидросфере и атмосфере.

Состояние атмосферы у земной поверхности, характеризующее совокупностью значений метеозакономерностей, а также их последовательное изменение за определенный промежуток времени называется погодой, а совокупность атмосферных условий, присущая данной местности в зависимости от ее географической обстановки называется климатом.

Для судоводителей наиболее важными вопросами из гидрометеорологии являются:

- основы физических процессов и явлений, происходящих в атмосфере и в водных объектах;

- влияние гидрометеорологических условий на безопасность плавания и, соответственно, производство гидрометеонаблюдений, анализ фактической погоды и ее прогноз с его уточнением по местным признакам.

На деятельность судоводителей оказывает влияние, как правило, только первый, нижний, прилегающий непосредственно к земной поверхности слой атмосферы – тропосфера, поскольку все факторы воздействия на судно и его экипаж (метеозакономерности), влияющие непосредственным образом на безопасность плавания, возникают и развиваются в ней.

Температура воздуха и воды является одним из основных факторов воздействия на судоводителя. Суточный и годовой ход температуры воздуха зависит от притока солнечного тепла и характера подстилающей поверхности.

Одним из важнейших факторов безопасного плавания для судоводителя является видимость (дальность видимости) – расстояние, на котором днем исчезают последние признаки наблюдаемого объекта (становятся неразличимыми его очертания), а ночью становится неразличимым нефокусированный источник света определенной интенсивности. Видимость оценивается в баллах, глазомерно по ряду объектов, расположенных на различных расстояниях от наблюдателя, по международной шкале видимости.

Туманом называется скопление мельчайших капелек или кристалликов льда в прилегающих к земной поверхности слоях воздуха, вследствие которого горизонтальная видимость становится менее 1 км. При видимости в пределах от 1 до 10 км это скопление называется дымкой.

В зависимости от условий образования различают радиационные и адвентивные туманы.

Облака, являясь, как и туманы, конденсатом водяного пара, образуются на определенной высоте над подстилающей поверхностью, и основная причина их образования – восходящее движение воздуха.

Основные типы облаков:

- кучевообразные (могут развиваться на высотах от 1,5 км до 14, в зависимости от распределения температуры воздуха в атмосфере);
- слоистообразные (развиваются на высотах от нескольких десятков метров до нескольких сотен, но занимающие большие, до нескольких сотен километров в ширину, площади);
- волнистые (возникают на любой высоте, длина волн колеблется от 50 до 2000 метров, вертикальная величина мала).

Существует десять основных родов облаков (в скобках приведены международные латинские наименования и их сокращения):

- перистые – Cirrus (Ci);
- перисто-кучевые – Cirrocumulus (Cc);
- перисто-слоистые – Cirrostratus (Cs);
- высококучевые – Altocumulus (Ac);
- высокослоистые – Altostratus (As);
- слоисто-дождевые – Nimbostratus (Ns);
- слоисто-кучевые – Stratocumulus (Sc);
- слоистые – Stratus (St);
- кучевые – Cumulus (Cu);
- кучево-дождевые – Cumulonimbus (Cb).

Воду (в жидком или твердом состоянии), выпадающую из облаков или осаждающуюся из воздуха на поверхности земли или предметов, принято называть осадками.

По происхождению и характеру выпадения атмосферные осадки подразделяются на ливневые, обложные и морозящие, жидкие (дождь, морось), твердые (снег, град, крупа) и смешанные.

Следующим элементом гидрометеорологии является атмосферное давление.

Атмосферное давление – давление атмосферы, действующее на все находящиеся в ней предметы и на земную поверхность, равное модулю силы, действующей в атмосфере на единицу площади поверхности по нормали к ней. В покоящейся стационарной атмосфере давление равно отношению веса вышележащего столба воздуха к площади его поперечного сечения. Атмосферное давление является одним из термодинамических параметров состояния атмосферы, оно изменяется в зависимости от места и времени. Давление измеряется барометром.

Атмосферное давление – одна из основных составляющих, учитываемых при прогнозировании погоды.

Существующие карты распределения атмосферного давления называются картами барического поля и представляют из себя нарисованные на так называемых немых географических картах линии изобар – линий, соединяющих места с равным (одинаковым) давлением. Изобары подписываются, что позволяет наглядно видеть районы с преобладанием высокого и низкого давления (см. рис. 8).

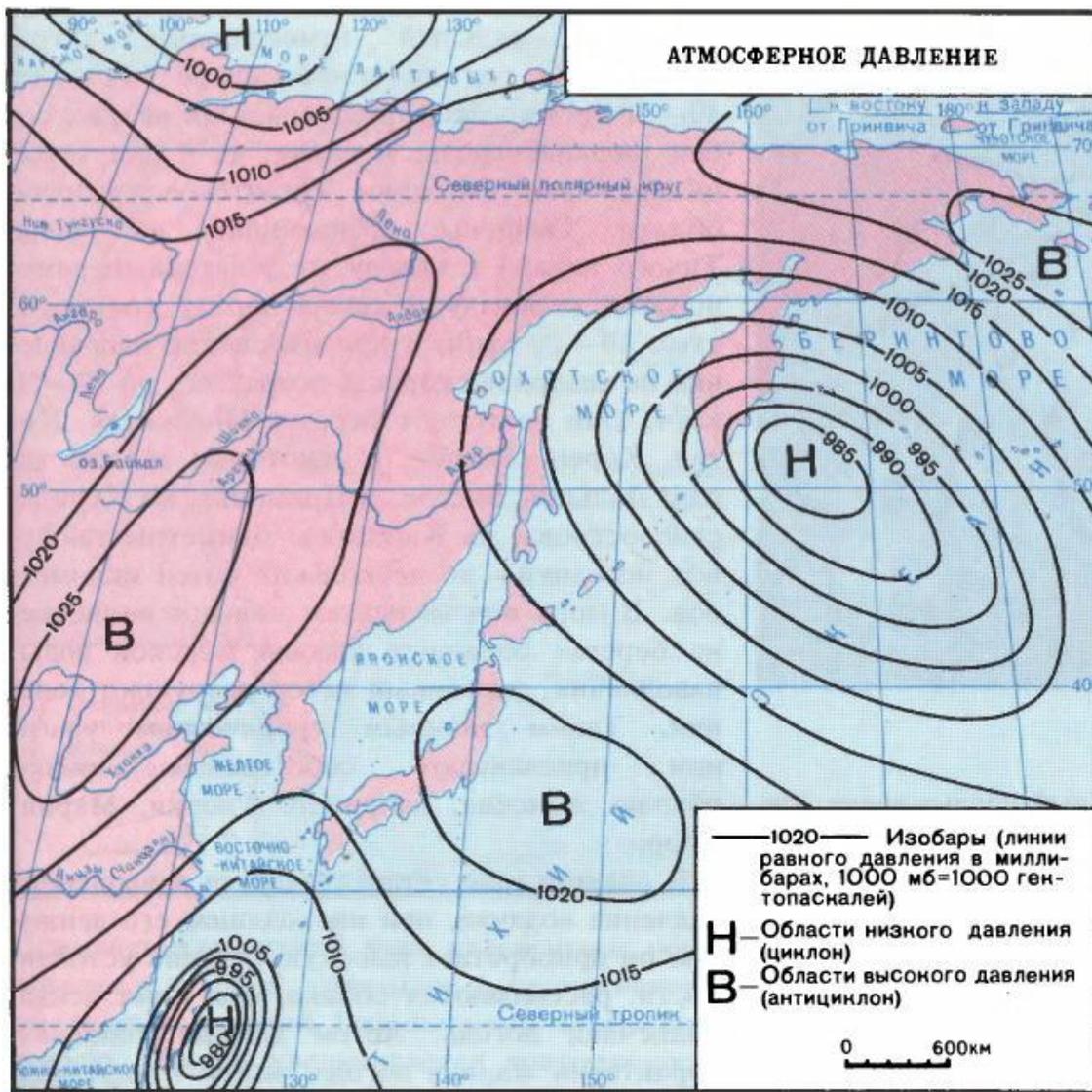


Рисунок 8. Атмосферное давление

Основными формами барического рельефа являются: циклоны (барические минимумы); антициклоны (барические максимумы).

На картах изобар в центре циклона ставится буква Н (низкое), на иностранных картах – L (low), в центре антициклона – буква В (высокое), на иностранных картах – Н (high). Поверхность с одинаковым давлением в любой точке называется изобарической.

Ветром называется горизонтальное перемещение воздуха относительно земной поверхности. Причина возникновения – неравномерное распределение давления на Земле и перемещение масс воздуха из районов с повышенным давлением в районы с низким, причем, большое значение в этом случае имеет температура воздуха, влияющая на плотность массы.

Основной характеристикой ветра является его направление и скорость (сила). Самым распространенным прибором для измерения скорости ветра на судах является ручной анемометр.

Волны на водных объектах классифицируются по размерным признакам.

Основная классификация волнения производится по происхождению, т.е. силам, вызывающим волнение:

- ветровые, образующиеся под воздействием ветра, и зыбь – по его окончанию;
 - приливо-отливные, образующиеся под воздействием сил притяжения Солнца и Луны;
 - аномобарические, возникающие при сгонах и нагонах воды и при резких изменениях атмосферного давления;
 - цунами, возникающие при динамических процессах в земной коре (земле и моретрясениях, извержениях вулканов и т.п.);
 - корабельные (судовые), возникающие при движении кораблей (судов).
- Кроме того, волны классифицируются:
- по действию силы (свободные и вынужденные);
 - по изменчивости элементов волн по времени (установившиеся и неустановившиеся);
 - по расположению в толще воды (поверхностные и внутренние);
 - по форме (двухмерные, трехмерные, уединенные или одиночные);
 - по отношению длины волны к глубине водного объекта (короткие и длинные);
 - по перемещению формы волны (поступательные и стоячие).

Волны состоят из чередующихся между собой валов и впадин и характеризуются следующими элементами: гребень; подошва (ложбина); высота; длина; крутизна; фронт; период; скорость распространения.

В заключение вопроса необходимо отметить, что прогнозирование погоды в районе плавания даже при наличии на борту факсимильной (синоптическая карта, переданная на судно факсимильным способом, т.е. в виде изображения, представляющего копию оригинальной карты) или иной синоптической карты должно проверяться и подкрепляться непосредственным и постоянным наблюдением за местными признаками погоды, которые помогут судить о характере воздушной массы в конкретном районе, интенсивности тех или иных атмосферных явлений.

Лоция внутренних водных путей

Лоция – это раздел судовождения, где изучаются навигационные опасности, средства навигационного оборудования водного пути, пособия для выбора безопасных и навигационных курсов. Лоция внутренних водных путей подразделяется на общую и специальную.

Общая лоция дает необходимые сведения о внутренних водных путях и является общим руководством для плавания по любому участку водного пути.

Знание общей лоции позволяет судоводителю ориентироваться на незнакомых участках пути и за более короткий срок изучить специальную лоцию.

Специальная лоция служит руководством для плавания по определенному участку водного пути. В специальной лоции содержатся подробные и конкретные сведения о русле, берегах, опасностях и препятствиях, навигационной обстановке, направлениях и границах судового хода и др. сведения для определенного района плавания.

Общая логия

Основные элементы рек. Река – это водоток, имеющий четко выраженное русло и питающийся атмосферными осадками и грунтовыми водами со своего водосбора.

Речные термины

Исток реки – место начала реки, с которого начинается постоянное течение воды. Истоком может служить родник, болото, озеро, ледник.

Долина реки – пониженная часть земной поверхности, по которой протекает река. Образование речных долин связано с геологическими процессами, деформациями земной коры, действием ледников и размыванием берегов самой рекой.

Русло – пониженная часть долины реки, по которой осуществляется сток воды при ее самых низких уровнях (без затопления поймы).

Стрежень – условная линия, соединяющая на водной поверхности реки точки с наибольшей глубиной русла и максимальными скоростями течения.

Пойма – часть речной долины, периодически затопливаемая при высоких подъемах уровня воды (половодье, паводок).

Коренные берега – участки земной поверхности, ограничивающие долину реки с боков.

Старица – старое русло, бывшая излучина, спрямленная новым руслом и изолированная от него. Со временем старица мелеет, заиливается, зарастает кустарником или превращается в болото.

Остров – небольшой покрытый растительностью участок суши, омываемый со всех сторон водой.

Осередок – наносное (без растительности) образование в русле, омываемое водой со всех сторон.

Рукав – часть реки, которая образовалась при разделении русла островом.

Протока – рукав, проходящий по пойме в стороне от основного русла.

Урез воды – линия пересечения поверхности воды с берегом.

Судоходная терминология:

Судовой ход (фарватер) – водное пространство на внутреннем водном пути (реке), предназначенное для движения судов и обозначенное на местности и (или) карте.

Ось судового хода – условная линия, проходящая в средней части судового хода или обозначенная навигационными знаками.

Кромка судового хода – условная линия, ограничивающая судовую ход по ширине.

Полоса движения – часть судового хода между его осью и правой или левой кромкой.

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

Перевал судового хода – переход судового хода от одного берега к другому.

Затон – часть обмелевшей на верхнем конце излучины реки, оборудованная для стоянки судов.

Рейд – часть русла реки, выделенная для стоянки судов.

Акватория – водное пространство в пределах рейда, затона, порта.

Колебания уровня воды в реке

Уровень воды – это высота поверхности воды в водном объекте над условной горизонтальной плоскостью сравнения.

Половодье – фаза водного режима реки, повторяющаяся в данных климатических условиях ежегодно (практически в одно и то же время года) с наиболее высоким уровнем воды. Половодье вызывается снеготаянием и таянием ледников. В зависимости от климатической зоны и условий половодье может быть весенним, весенне-летним и летним. Продолжительность половодья колеблется от двух-трех недель до двух месяцев.

Межень – фаза водного режима реки, характеризующаяся длительным периодом низкого уровня воды. За начало межени принимается конец половодья, за окончание – наступление подъема воды во время осенних дождей. В межень реки питаются в основном грунтовыми водами, и эта фаза водного режима характерна для летних месяцев (обычно июль-август).

Паводок – фаза водного режима реки, характеризующаяся кратковременными и нерегулярными подъемами уровня воды, вызываемыми дождями или снеготаянием во время оттепелей. Продолжительность паводка – от недели до месяца.

Навигационные опасности

Навигационные речные опасности можно разделить на три группы: наносные образования в русле; искусственные препятствия и случайные опасности.

1. Наносные образования. Наносы – это твердые частицы, переносимые водотоками и попадающие в реку с поверхности водосборного бассейна или в результате размыва русла.

К характерным наносным образованиям в русле реки относятся: песчаные гряды, застрада, коса, заманиха, побочень, шалыга.

2. Глинистые и каменистые (неразмываемые) образования: печина; высыпка; гряда; огрудок, одинец, опечки; лещадь; пороги.

3. Перекаты.

Перекаты – это устойчивое скопление наносов, отложенных по ширине русла. Для перекатов характерно местное уменьшение глубины, а в межень – подпор воды на вышележащем участке (плесе). Перекаты являются основным препятствием для движения речных судов.

Основными элементами переката являются: верхняя и нижняя плесовые лоцины; косы; седловина; корыто; напорный скат; подвалье; гребень.

Определение подводных опасностей судоводителем производится либо с помощью наметки, либо по внешнему виду поверхности воды.

Искусственные препятствия.

К искусственным навигационным препятствиям относятся:

– запруда – гидротехническое сооружение, перегораживающее несудоходный рукав реки от берега до острова. Во время повышенных уровней воды запруда может уходить под воду и представлять опасность для маломерных судов;

– дамба – сооружение, расположенное параллельно берегу или под небольшим углом к нему. Дамба направляет поток воды вдоль судового хода и предохраняет берег от размывания;

– плотина – гидротехническое сооружение, перегораживающее реку по всей ее ширине. На судоходных реках для пропуска судов плотины оборудуются шлюзами;

– мосты ограничивают габариты судового хода, изменяют скорость и направление течения, что необходимо учитывать при проходе мостов на маломерных судах. Особую опасность для судовождения представляют скрытые под водой остатки разрушенных мостов.

Случайные опасности

К случайным опасностям относятся: затонувшие суда, лодки, грузы, утерянные якоря, камни-одиночки и т.п. Как правило, случайные опасности ограждаются навигационными знаками.

Для маломерных судов, движущихся на больших скоростях, опасность представляют также бревна-топляки, дрейфующие куски торфа, фунта с растительностью и иные плавающие предметы.

Специальная лоция

Изучение специальной лоции включает в себя ознакомление при помощи навигационных пособий с районом плавания (расположение судового хода, навигационная обстановка и оборудование, глубины, препятствия, ориентиры и т.д.) с последующим закреплением полученных сведений на практике.

К навигационным пособиям, используемым для изучения спецлоции, относятся: карты, атласы, схемы, лоции, описания участков и портов-убежищ, рекомендации по выбору безопасного курса судна, извещения судоводителям, учебные кинофильмы, графики колебаний уровней воды в нижних бьефах ГЭС, местные (бассейновые) правила плавания, информационные сообщения (путевые листки, извещения, радиобюллетени).

Правила плавания по внутренним водным путям

Правила плавания судов по внутренним водным путям¹ устанавливают порядок плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации.

В целях понимания и правильного применения Правил плавания судов по внутренним водным путям рассмотрим следующие термины и определения:

– судно – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река – море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода (ст. 3 КВВТ);

– самоходное транспортное судно – самоходное судно, осуществляющее перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировку судов и иных плавучих объектов (ст. 3 КВВТ);

¹ Приказ Минтранса России от 19.01.2018 № 19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям» (зарегистрировано в Минюсте России 07.03.2018 № 50283) [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>

- скоростное судно – судно на подводных крыльях или воздушной подушке, скорость движения которого составляет 30 километров в час и более;
- парусное судно – любое судно, передвигающееся с помощью паруса;
- самоходное судно – судно, передвигающееся с помощью паруса и одновременно использующее свою силовую установку;
- паром – судно, предназначенное для регулярной перевозки сухопутных транспортных средств, грузов и пассажиров между береговыми пунктами;
- плот – любое сооружение и устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном (соединение плавучего материала);
- буксируемый состав – судно, соединение судов, плотов, буксируемые на тросе самоходными судами;
- толкаемый состав – жесткое соединение судов, приводимое в движение толкачом (самоходным судном);
- судно на ходу – судно, не стоящее на якоре, не ошвартованное к берегу, причалу, плавучему сооружению, другому стоящему судну и не стоящее на мели;
- судно на стоянке – судно, стоящее на якоре, ошвартованное к берегу, причалу, плавучему сооружению или другому стоящему судну;
- судно, занятое ловом рыбы – судно, ведущее рыбную ловлю с помощью сетей, тралов или других орудий лова, которые ограничивают его маневренность;
- минимальная скорость – наименьшая скорость судна, при которой оно сохраняет управляемость в данных условиях и обстоятельствах;
- безопасная скорость – выбранная скорость, которая позволяет обеспечивать безопасное движение, маневрирование и остановку судна в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами;
- пропуск – частный случай расхождения, когда хотя бы одно из судов остановилось или уменьшило скорость до минимальной;
- расхождение – маневр, связанный с прохождением одного судна относительно другого при встречном плавании;
- обгон – приближение обгоняющего судна к другому (обгоняемому) в направлении под углом более 22,5 позади траверза обгоняемого судна и обгон его;
- пересекающиеся курсы – пересечение курсов двух судов таким образом, что может возникнуть опасность столкновения;
- судовой ход – часть водного пространства на внутреннем водном пути, пригодная для движения судов, обозначенная на местности и (или) карте;
- основной судовой ход – судовой ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе;
- кромка судового хода – условная линия, ограничивающая судовой ход по ширине;
- ось судового хода – условная линия, проходящая в средней части судового хода, или линия, обозначенная навигационными знаками;
- полоса движения – часть судового хода между его осью и правой или левой кромкой судового хода;
- ограниченная видимость – визуальная видимость менее 1,0 км;

– условия ограниченной видимости – условия, при которых визуальная видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, сильного ливня, песчаной бури или иным причинам и составляет менее километра.

Таким образом, знание основных терминов и понятий позволит понимать и правильно применять правила плавания по внутренним водным путям в Российской Федерации.

Визуальная сигнализация маломерных судов

Движение транспортного флота осуществляется в любое время суток, поэтому безопасность плавания особенно в ночное время зависит от умения «читать» не только навигационные, но и сигнальные огни, которые включены на каждом без исключения судне – движущемся или неподвижном.

Назначение визуальной сигнализации. По сигнальным огням можно узнать назначение судна; состав это или одиночное судно; если состав, то какой именно. Однако самое важное в ночной ориентировке – определить, стоит ли судно на месте или движется, и если движется, то в каком направлении. Поэтому у самоходных судов существенно отличаются сигнальные огни «на ходу» и «на стоянке» или, как говорят на флоте, ходовые и стояночные.

Например, ходовые огни позволяют узнать направление движения судна (встречное, поперечное, попутное) и определить изменение его курса, стояночные – говорят о типе судна и характере его груза.

Несамоходное судно может двигаться по фарватеру только с помощью самоходного судна, которое несет свои ходовые огни, поэтому несамодному судну ходовые огни не нужны.

Виды визуальной сигнализации: сигнальные огни и сигнальные знаки.

Требования, относящиеся к сигнальным огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца (далее – темное время суток), а также в условиях ограниченной видимости.

При этом не должны выставляться другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные Правилами, ухудшить их видимость или служить помехой для наблюдения.

Требования, относящиеся к сигнальным знакам, должны соблюдаться от восхода до захода солнца (далее – светлое время суток).

1. Сигнальные огни.

Правила плавания требуют, чтобы по сигнальным огням можно было различать следующие категории судов: самоходные одиночные суда на ходу, составы на ходу, суда и составы на стоянке, несамодные суда при их буксировке (т.е. «на ходу») и на стоянке, суда технического флота, рыболовецкие суда, маломерные и парусные суда, стоечные плавучие средства и плоты.

Для маломерных судов Правила плавания устанавливают упрощенный вариант сигнальных огней.

Конструкция сигнальных огней, их технические характеристики и установка на судне должны соответствовать правилам организации, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов в соответствии с п. 1 ст. 35 КВВТ, которая проводила освидетельствование судна.

Расположение и характер сигнальных огней. Сигнальные огни судов отличаются друг от друга их расположением, цветом, секторами освещения, режимом горения, дальностью видимости (см. рис. 9).

Схема расположения огней на судне

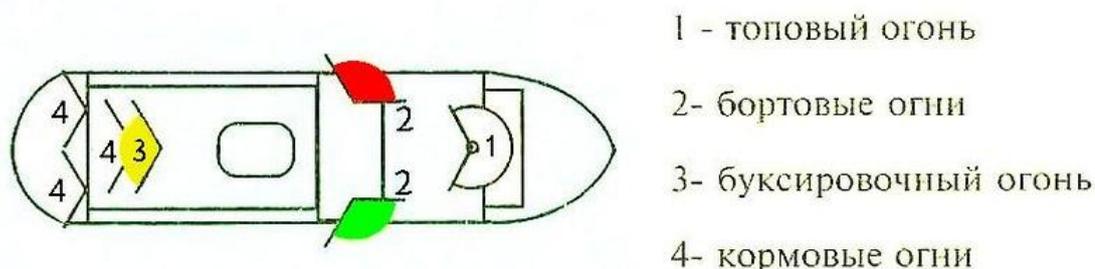


Рисунок 9. Визуальная сигнализация

Виды сигнальных огней, применяемых на судах: топовый огонь; бортовые огни; кормовой огонь; буксировочный огонь; круговой огонь; стояночный бортовой огонь; проблесковый огонь; светоимпульсная отмашка.

Светоимпульсная отмашка является сигнализацией для темного и светлого времени суток. При отсутствии светоимпульсной отмашки разрешается применение в темное время суток световой отмашки (мигание белым огнем), а в светлое время суток – флага-отмашки.

Необходимость светоимпульсной отмашки обусловлена практикой, когда свои намерения маневрировать два судна выказывают световыми сигналами без отвращения средств радиосвязи. Особенно это подтверждает постоянное использование светоимпульсных отмашек в местах интенсивного судоходства, на реках с большим количеством судов, где данный вид передачи информации о своих намерениях является основным, и при подаче сигнала на обгон впереди идущего судна сигнал также могут принять к сведению другие суда, находящиеся в непосредственной близости от места проведения маневра, и избежать аварийного происшествия.

Секторы освещения ходовых огней выбраны так, что цветные бортовые огни практически нельзя перепутать с цветными навигационными огнями: бортовые огни всегда видны «в сопровождении» топовых. Но одного этого недостаточно для надежной ориентировки ночью: водителю маломерного судна крайне важно знать, на каких курсах он сближается с увиденным транспортным судном.

Наиболее опасны встречные курсы – от лобового до траверзного, когда суда сближаются со скоростью, превышающей скорость каждого из них. Сближение на остальных курсах происходит со скоростью меньшей, чем скорость наиболее быстроходного из них.

Ходовые огни позволяют быстро установить, опасно ли сближение с увиденным судном.

Однако наиболее опасна ситуация, когда впереди по курсу видны оба бортовых огня – если не изменить курс своего судна, столкновения не избежать!

2. Сигнальные знаки судов.

Знаки судов – это флаг «А» из Международного свода сигналов (белосинего цвета с границей цветов по вертикали, с косичками), черный шар диаметром не менее 60 см, черный и красный конусы вершиной вниз высотой и диаметром основания не менее 60 см.

Применение визуальной сигнализации (огней и знаков) зависит от типа и состояния судна, особенностей груза, времени суток и других факторов. Рассмотрим некоторые из них.

Виды визуальной сигнализации:

1. Ходовая визуальная сигнализация в темное и светлое время суток (сигнальные огни и сигнальные знаки).

2. Стояночная визуальная сигнализация в темное и светлое время суток (сигнальные огни и сигнальные знаки).

3. Особая визуальная сигнализация.

Например, ходовыми огнями являются топовые, кормовой и бортовые. Они постоянно включены на ходу и выключены на стоянке. Только на ходу включены также буксировочный огонь и проблесковые круговые огни. Огни-отмашки включают на ходу, подавая сигналы расхождения и обгона, причем светоимпульсные отмашки могут применяться как ночью, так и днем.

Отметим, что суда, находящиеся на ремонте или на отстое в акваториях, расположенных не на судовом ходу и не создающие препятствий для других судов, сигнальные огни и знаки могут не нести.

Ходовая сигнализация судов в темное время суток.

1. Самоходное судно на ходу должно нести:

– один белый топовый огонь в носовой части;

– судно с габаритной длиной (далее – длина) 50 метров и более – второй белый топовый огонь, расположенный позади и выше переднего топового огня;

– бортовые огни;

– три кормовых огня, расположенных в виде равнобедренного треугольника основанием вниз, при габаритной ширине судна более пяти метров;

– один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее.

2. Самоходное судно с механическим двигателем длиной 20 метров и менее независимо от его ширины несет один кормовой огонь, а бортовые огни такого судна могут быть скомбинированы в фонаре.

3. Нововведением является регулирование световой сигнализации экранопланов, т.е. многорежимных транспортных средств, которые в своем основном эксплуатационном режиме летят в непосредственной близости от поверхности, используя экранный эффект при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности, кроме сигнальных огней, указанных выше, должны нести один красный проблесковый круговой огонь.

4. Толкающее судно с механическим двигателем (далее – толкач) на ходу должно нести:

– три белых топовых огня, расположенных в форме равнобедренного треугольника основанием вниз;

– бортовые огни;

– при ширине судна более пяти метров – три кормовых огня, расположенных в форме равнобедренного треугольника основанием вниз и один буксировочный огонь;

– при ширине судна пять метров и менее – один буксировочный огонь.

5. Буксирующее судно с механическим двигателем (далее – буксировщик) на ходу должно нести:

– два белых топовых огня, расположенных по вертикальной линии;

– при буксировке плота – три белых топовых огня, расположенных по вертикальной линии;

– бортовые огни;

– один кормовой огонь и один буксировочный огонь.

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

7. Судно с механическим двигателем, перевозящее опасный груз, или судно с механическим двигателем, которое не было дегазировано после перевозки опасного груза, должно нести на ходу в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 1, один красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого топового огня и др.

Стояночная сигнализация в темное время суток.

1. Одинокое самоходное судно шириной пять метров и менее, а также одинокое несамоходное судно длиной менее 50 метров, экранопланы на стоянке должны нести на мачте один белый круговой огонь.

2. Судно с опасным грузом на стоянке кроме того должно нести один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

3. Судно (состав) на мели в дополнение к установленным для него Правилами стояночным сигнальным огням должно выставлять:

– если судовой ход свободен – один белый круговой огонь на части судна, выступающей в судовой ход;

– если другим судам проход невозможен – три красных круговых огня, расположенных по вертикальной линии на наиболее видном месте.

4. Если судно из-за неисправности двигателей, движителей, корпуса, рулевого устройства и других механизмов и/или гидрометеорологических явлений не может маневрировать в соответствии с настоящими Правилами (далее – судно, лишенное возможности управляться), то такое судно должно нести два красных круговых огня, расположенных по вертикальной линии на наиболее видном месте и др.

Ходовая и стояночная сигнализации в светлое время суток.

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

2. Судно, лишенное возможности управляться, должно нести два черных шара, расположенных по вертикальной линии на наиболее видном месте.

3. Одинокое самоходное судно, стоящее на якоре, а также толкач или буксировщик состава, стоящие на якоре, должны выставлять черный шар на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

4. Судно (состав), стоящее на мели, в случае если проход других судов невозможен, должно выставлять три черных шара, расположенных по вертикальной линии и видимых со всех сторон и др.

Звуковая сигнализация на ВВП

Все звуковые сигналы при плавании по рекам, крупным водохранилищам, каналам, озерам и внутренним морям подают: самоходные суда – свистком (гудком), колоколом, тифоном или сиреной; парусные суда – сиреной или рожком (туманным горном) или свистком; несамоходные суда – колоколом (см. табл. № 1).

Если судоводители согласовали свои действия по УКВ радиосвязи, то звуковые сигналы могут не подаваться.

Таблица № 1. Общие звуковые сигналы

№ п/п	Описание звукового сигнала	Значение звукового сигнала
1.	Продолжительный звук	«Внимание» Подается пассажирским судном при подходе к причалу
2.	Короткий звук	«Изменяю свой курс вправо»
3.	Два коротких звука	«Изменяю свой курс влево»
4.	Три коротких звука	«Мои движители работают на задний ход»
5.	Четыре коротких звука	«Я намереваюсь остановиться» «Я намереваюсь сделать оборот»
6.	Серия коротких звуков	«Предупреждение»
7.	Три продолжительных звука	«Человек за бортом»
8.	Короткий и продолжительный звук	«Прошу увеличить ход»
9.	Продолжительный и короткий звук	«Прошу уменьшить ход»
10.	Продолжительный, короткий и продолжительный звук	«Прошу выйти на связь»
11.	Непрерывный звук, а также беспрерывные частые удары в колокол или металлический предмет	«Сигнал бедствия»
12.	Продолжительный, короткий, продолжительный и короткий звук	«Я Вас понял»
13.	Продолжительный и три коротких звука	«При отходе в рейс пассажирского судна»
14.	Два продолжительных и два коротких звука	«Запрос на обгон»
15.	Два продолжительных звука	«Обгон разрешен»

16.	Продолжительный звук, подаваемый через промежутки не более двух минут	«Одиночные суда в движении»
17.	Продолжительный и два коротких звука, подаваемые через промежутки не более двух минут	«Составы и плоты в движении»
18.	Два продолжительных звука, подаваемые через промежутки не более двух минут	«Суда и составы в движении по участку ВВП большой протяженности (также относится к непросматриваемым участкам ВВП)»
19.	Короткий, продолжительный и короткий звук, подаваемые через промежутки не более двух минут	«Одиночные суда или составы на якоре или на мели в пределах судового хода»
20.	Частые удары в колокол или металлический предмет, подаваемые через промежутки не более минуты	«Несамоходное судно с экипажем на якоре или на мели в пределах судового хода»

Самоходные суда должны быть оснащены установками УКВ-радиосвязи, позволяющими осуществлять УКВ радиосвязь с другими судами и береговыми службами на ВВП (обозначить проблему).

Судовые установки УКВ-радиосвязи должны быть постоянно включены и обеспечивать надежную связь во время движения, маневрирования судна и при стоянке судна на якоре и использоваться во всех случаях, требующих заблаговременного согласования судоводителями взаимных действий.

Запрещается использование для других целей каналов УКВ-радиосвязи, предназначенных для передачи сообщений о бедствии, безопасности судоходства, срочных сообщений, согласования взаимных действий судоводителей и обмена с береговыми службами в части организации движения судов.

Перед маневром, связанным с прохождением судна (состава) относительно другого судна (состава) при встречном плавании (далее – расхождение), вызов по УКВ-радиосвязи должен осуществлять судоводитель идущего снизу судна (состава), а перед приближением обгоняющего судна (состава) к обгоняемому судну (составу) с направления более 22,5° позади траверза обгоняемого судна (состава) и обгоном такого судна (состава) (далее – обгон) – судоводитель обгоняющего судна (состава).

Во время согласования действий между судами (составами) судоводители других судов не должны мешать их переговорам.

В случаях, когда в соответствии с Правилами требуется обмен звуковыми или световыми сигналами, согласование судоводителями взаимных действий по УКВ радиосвязи должно производиться до подачи таких сигналов.

Судоводитель судна, не получивший ответ на свой вызов по УКВ-радиосвязи, должен считать, что на другом судне установка УКВ-радиосвязи неисправна или не работает, и действовать с учетом этого обстоятельства.

Если судоводитель судна, вызываемого по УКВ-радиосвязи, не отвечает, то для его вызова подается звуковой сигнал «Прошу выйти на связь».

При подходе судна (состава) к участку ВВП с ограниченной видимостью или к непросматриваемому участку ВВП, где встречное судно визуально заблаговременно обнаружить невозможно, судно должно уменьшить скорость до минимальной, подать звуковой сигнал «Внимание» (в темное время суток этот звуковой сигнал должен дублироваться лучом прожектора, направленным вверх) и сообщить другим судам по УКВ-радиосвязи о подходе к такому участку.

Судоводитель судна (состава), перевозящего опасный груз, при согласовании по УКВ-радиосвязи взаимных действий с другими судами должен информировать судоводителей этих судов о наличии на судне опасного груза.

В случае неисправности установки УКВ-радиосвязи судно (состав) может осуществлять движение только до ближайшего пункта ремонта радиоэлектронных средств.

При ведении переговоров по УКВ-радиосвязи при согласовании взаимных действий судов (составов) судоводитель должен убедиться, что переговоры ведутся именно с тем судном (составом), с которым необходимо согласовать взаимные действия.

Правила плавания судов в различных условиях видимости

Длина, ширина, надводный высотный габарит, осадка судов (составов) и плавучих объектов (далее – габариты) должны быть меньше соответствующих габаритов судового хода и мостов на величину запасов, приведенных в приложении № 5 к Правилам плавания.

Движение по ВВП, пропуск через шлюзы, проход под мостами судов (составов) и плавучих объектов, габариты которых не соответствуют требованиям, установленным приложением № 5 к Правилам, допускается при наличии плана обеспечения безопасности плавания судна (состава) и плавучего объекта в рейсе, разработанного судовладельцем/владельцем по всему маршруту следования и согласованного соответствующей Администрацией бассейнов внутренних водных путей (АБВВП) до начала движения судна (состава) и плавучего объекта по ВВП.

Если Правилами не предусмотрено иное, судно, идущее вниз, имеет преимущество по отношению к судну, идущему вверх.

Судно считается идущим вверх, если оно осуществляет движение в направлении:

– на участках ВВП, обозначенных знаками навигационного оборудования, – от устья к истоку реки, включая участки ВВП, где при отливах и приливах направление течения меняется;

– на судовых ходах, отходящих от основного судового хода и предназначенных для подхода к берегу, причалу или затону (далее – дополнительный судовый ход) – от основного судового хода к берегу;

– на озерах, каналах и водохранилищах судно считается идущим вверх, если оно осуществляет движение по направлению, указанному в правилах плавания в конкретных районах плавания.

Соответственно, судно считается идущим вниз, если оно движется в направлении, противоположном движению вверх.

Основной судовой ход притока является дополнительным по отношению к основному судовому ходу реки, в которую этот приток впадает.

На ВВП запрещается:

1. Выставлять за пределы габаритов судна предметы, которые представляют опасность для других судов, гидротехнических и судоходных гидротехнических сооружений, воздушных переходов линий электропередач.

2. Обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе друг у друга трех судов при ширине судового хода менее 200 метров.

3. Полное или частичное пересечение судового хода на расстоянии менее километра от приближающихся судов без согласования взаимных действий, при этом во всех случаях пересечение судового хода должно производиться под углом, близким к прямому.

4. Движение судов (составов) и плотов самосплавом.

5. Буксировка плавучих кранов с поднятой стрелой, за исключением случаев буксировки плавучих кранов по ВВП с малыми гарантированными габаритами судовых ходов (шириной до 50 метров и радиусом закругления до 500 метров), а также буксировки плавучих кранов, у которых по техническим причинам опускание стрелы невозможно.

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

Запрещение расхождения и обгона в пределах 500 метров выше и ниже моста не относится к мостам, расстояние между которыми километр и менее, а также не распространяется на маломерные и скоростные суда.

Кроме того, судну длиной 20 метров и менее, а также парусному судну запрещается:

7. Затруднять движение любого другого судна (состава), которое может безопасно следовать только в пределах судового хода.

8. Останавливаться или становиться на якорь в пределах судового хода, а также у плавучих знаков навигационного оборудования (за исключением судов технического флота).

Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоходные пролеты, оборудованные знаками навигационного оборудования и навигационными огнями.

При плавании по участкам ВВП, где ось судового хода обозначена осевыми знаками навигационного оборудования, судно (состав) должно:

1. Следовать в соответствующей полосе движения в установленном на ней направлении.

2. Входить на полосу движения и выходить из нее под возможно меньшим углом к установленному на полосе движения направлению.

3. Пересекать судовой ход, насколько это возможно, курсом под прямым углом к направлению оси судового хода.

4. Производить обгон судов (составов), следующих в пределах полосы движения, в соответствии с требованием Правил.

Обгон должен производиться после того, как судоводители обгоняющего и обгоняемого судна (составов) удостоверились в том, что обгон не представляет опасности, и подтвердили согласие на обгон по УКВ-радиосвязи и визуальными сигналами. В случае, когда судоводителю обгоняющего судна (состава) не удалось установить УКВ-радиосвязь с судоводителем обгоняемого судна (состава), он должен подать звуковой сигнал «Запрос на обгон». Судоводитель обгоняемого судна (состава) при возможности обгона должен подтвердить возможность обгона звуковым сигналом, состоящим из двух продолжительных звуков, и подать отмашку с борта, с которого разрешен обгон.

Судоводитель обгоняемого судна (состава) должен по требованию судоводителя обгоняющего судна (состава) уменьшить скорость и предпринять другие действия для обеспечения безопасного обгона.

В случае, когда судоводитель обгоняемого судна (состава) считает, что обгон невозможен, он должен сообщить об этом судоводителю обгоняющего судна (состава) по УКВ-радиосвязи. В случае, когда судоводителю обгоняемого судна (состава) не удалось установить УКВ-радиосвязь с судоводителем обгоняющего судна (состава), судоводитель обгоняемого судна (состава) должен подать звуковой сигнал «Предупреждение», после чего производить обгон запрещается до получения судоводителем обгоняющего судна (состава) разрешения, которое должно быть дано судоводителем обгоняемого судна (состава) без повторного запроса со стороны судоводителя обгоняющего судна (состава).

Обгон одного судна (состава) другим, за исключением плота, должен осуществляться по левому борту обгоняемого судна (состава). Обгон по правому борту разрешен только тогда, когда безопасный обгон по левому борту невозможен.

Судоводитель судна (состава), обгоняющего другое судно (состав) в условиях ограниченной видимости, должен по УКВ-радиосвязи получить от судоводителя обгоняемого судна (состава) разрешение на обгон и согласовать с ним место обгона и взаимные маневры.

Судам (составам) запрещается пересекать полосы движения, за исключением случаев перехода на дополнительные судовые ходы для подхода к причалам или месту работ, оказания помощи судам и/или людям, терпящим бедствие.

При плавании на участках ВВП с двухсторонним движением, где ось судового хода не обозначена осевыми знаками навигационного оборудования, судно (состав) должно следовать правой по ходу стороной судового хода, а там, где это затруднено по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям – придерживаясь оси судового хода и обеспечивая готовность к безопасному расхождению со встречным судном (составом) левыми бортами.

При одновременном подходе к участку ВВП, на котором запрещается расхождение, судно (состав), идущее вверх, должно убавить ход до минимального или остановиться и пропустить судно (состав), идущее вниз.

Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью с тем, чтобы оно могло предпринять действия для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.

Судоводители должны постоянно вести визуальное и слуховое наблюдение, а также наблюдение с помощью имеющихся технических средств применительно к существующим обстоятельствам и условиям для того, чтобы полностью оценить ситуацию, в которой находится судно.

Судно длиной 20 метров и менее должно осуществлять плавание за пределами судового хода. В случае, когда это невозможно, оно может двигаться по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах десяти метров от нее, при этом оно обязано заблаговременно уходить с пути других судов без обмена звуковыми и визуальными сигналами.

Судоводитель судна длиной 20 метров и менее не может требовать, чтобы другие суда уступили ему дорогу.

При снятии судна с якоря или отходе судна от причала судоводителю необходимо удостовериться в том, что другие суда не будут вынуждены изменить свой курс и/или скорость, и оповестить судоводителей других судов о своем намерении по УКВ-радиосвязи.

Судно (состав), идущее от берега, причала или по дополнительному судовому ходу, должно пропускать суда, следующие по основному судовому ходу.

При пересечении судового хода на встречных курсах расхождение судов может производиться любыми бортами, при этом первым выходит на УКВ-радиосвязь и определяет сторону расхождения судоводитель судна, идущего от правого берега.

Судно на участках пути, где скорость движения ограничена, в соответствии с требованиями правил движения и стоянки судов, знака «Скорость ограничена» должно двигаться со скоростью, не превышающей установленного ограничения.

При одновременном подходе судов сверху и снизу к мосту с одним судоходным пролетом первым его проходит судно, идущее вниз, или скоростное судно независимо от направления движения.

В Правилах предусмотрены особенности плавания судов при взаимном визуальном наблюдении.

Если другими пунктами Правил не предусмотрено иное, то в случае, когда при встречном движении двух судов с механическим двигателем возникает опасность столкновения, каждое судно должно изменить свой курс вправо с тем, чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту.

При расхождении на участках ВВП с двухсторонним движением каждое судно должно своевременно уклониться вправо насколько это необходимо и безопасно и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади.

При расхождении судно (состав), идущее вверх, заблаговременно, а в случае ограниченного по путевым условиям обзора (при визуальном обнаружении встречного судна (состава)) должно первым согласовать свои действия с

судоводителем этого судна (состава) по УКВ-радиосвязи и подать отмашку с левого борта.

Судно (состав) может произвести оборот лишь после того, как судоводитель удостоверился в том, что другие суда не будут вынуждены изменить свой курс и/или скорость, и оповестил судоводителей других судов о своем намерении по УКВ-радиосвязи.

Если два судна длиной 20 метров и менее следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, маломерное самоходное судно с механическим двигателем должно уступать дорогу всем судам, не использующим механический двигатель.

Суда длиной 20 метров и менее должны выполнять оборот, связанный с пересечением судового хода, таким образом, чтобы он был завершен не менее чем за 500 метров до приближающегося судна или за кормой проходящего судна.

Когда два судна с механическим двигателем идут пересекающимися курсами так, что может возникнуть опасность столкновения, судоводитель, который наблюдает другое судно со стороны своего правого борта, должен уступить ему дорогу. При этом судно, уступающее дорогу, не должно, если позволяют обстоятельства, пересекать курс другого судна по носу.

Судно, которому уступают дорогу, должно сохранить свой курс и скорость. Однако когда для судоводителя судна, которому уступают дорогу, становится очевидным, что судоводитель судна, которое должно уступить дорогу, не принимает для этого соответствующих действий, он должен предпринять меры для избежания столкновения собственным маневром.

При плавании в условиях ограниченной видимости судно (состав) должно подавать соответствующие звуковые сигналы «Продолжительный звук», подаваемый через интервал 2 минуты для одиночного судна в движении.

Движение судов в условиях ограниченной видимости разрешено, если на судне имеется и используется следующее находящееся в исправном состоянии оборудование:

- радиолокационная станция;
- прибор, указывающий скорость поворота судна, или компас;
- судовое устройство УКВ-радиосвязи, позволяющее осуществлять УКВ-радиосвязь между судами и между судном и береговыми пунктами диспетчерского регулирования движения судов;
- устройство для подачи звуковых сигналов.

Судно (состав) должно немедленно остановиться при ухудшении видимости, наличии других судов, если условия плавания не обеспечивают безопасность дальнейшего движения судна (состава).

Судам длиной 20 метров и менее, парусным судам и судам, занятым ловом рыбы, в условиях ограниченной видимости запрещается выходить на судовую ход.

На ВВП суда должны осуществлять стоянку у причалов, на рейдах, обозначенных на навигационных картах, атласах и/или знаком «Указатель рейда», а также за кромкой судового хода, если это позволяют осадка судна, характер грунта и фактические глубины с учетом возможного колебания уровня воды.

Постановка судна на якорь на судовом ходу разрешена только при следующих условиях, при этом сообщается диспетчеру АБВВП:

- дальнейшее движение судна представляет опасность;
- судно вынуждено остановиться вследствие его технических повреждений;
- судовой ход закрыт другими судами.

Швартовка судов к причалу допускается при соблюдении установленных для причала норм эксплуатационных нагрузок на причал, которые указываются в техническом паспорте причала и на плакате, установленном на видном месте на причале, в том числе при постановке нескольких судов к одному причалу одновременно.

Суда при стоянке у причала должны быть надежно ошвартованы во избежание перемещения под воздействием ветра, течения или волнения.

Стоянка судов запрещена:

- на участках ВВП, обозначенных знаком «Якоря не бросать»;
- под мостами, воздушными линиями электропередач, в зоне гидротехнических сооружений, водозаборов и подводных переходов трубопроводов;
- в крутых коленах и на подходах к ним, а также у берега с прижимным течением;
- на входах в притоки и выходах из них;
- на подходах к пассажирским и грузовым причалам, остановочным пунктам, переправам и вблизи знаков навигационного оборудования.

Навигационное оборудование внутренних водных путей

Для обеспечения безопасности плавания и сохранности искусственных сооружений на внутренних водных путях используется навигационное оборудование, представляющее собой систему береговых и плавучих знаков и огней.

На внутренних водных путях судовой ход ограждается плавучими навигационными знаками по одной из двух систем ограждения навигационных опасностей. Состав и отличительные признаки плавучих знаков первой системы, которая применяется на реках, водохранилищах, каналах и озерах, определяются ГОСТ 26600-98. Вторая система навигационного оборудования водных путей плавучими знаками носит название «Система МАМС» – система Международной ассоциации маячных служб. Она применяется на больших озерах, морских устьях крупных рек, а также на внешних водных путях – морях, океанах и морских каналах.

По принципу расстановки знаков относительно опасностей предусматривается несколько типов знаков. В каждой из применяемых на внутренних водных путях систем ограждения навигационных опасностей плавучими знаками имеются латеральные знаки, выставляемые по принципу ограждения кромок судового хода и сторон фарватера, осевые знаки, обозначающие ось судового хода или фарватера, и знаки ограждения отдельных опасностей, выставляемые непосредственно над ними (см. рис. 10).

Левая кромка	Ось	Правая кромка
 <p>Левый кромочный ограждает судовой ход слева по течению</p>	 <p>Осевой</p>	 <p>Правый кромочный ограждает судовой ход справа по течению</p>
 <p>Поворот левой кромки</p>	 <p>Поворотно-осевой сигнализирует приближение поворота судовой хода</p>	 <p>Поворот правой кромки</p>
 <p>Опасность на левой стороне С.Х. запрещено приближаться</p>	 <p>Разделение судовых ходов</p>	 <p>Опасность на правой стороне С.Х. запрещено приближаться</p>
 <p>Свальное течение от левой кромки</p>		 <p>Свальное течение от правой кромки</p>

Рисунок 10. Латеральная система. Знаки ориентированы по направлению течения

В системе МАМС помимо перечисленных типов имеются кардинальные знаки, которые выставляются в одном, нескольких или во всех секторах относительно стран света от опасности и обозначают сторону, с какой эту опасность надо обходить, и знаки специального назначения, применяемые для обозначения или ограждения специальных районов и объектов (см. рис. 11).

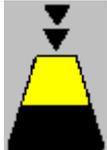
	 <p>Обойди знак с севера (N) оставь к югу (S) опасность с юга (S)</p>	
 <p>Обойди знак с запада (W) оставь к востоку (E) опасность с востока (E)</p>	 <p>Опасность малого размера обойти с любой сто- роны</p>	 <p>Обойди знак с востока (E) оставь к западу (W) опасность с запада (W)</p>
	 <p>Обойди знак с юга (S) оставь к северу (N) опасность с севера (N)</p>	

Рисунок 11. Кардинальная система. Знаки ориентированы по сторонам света

В целях создания и использования в странах СНГ единого нормативного документа, устанавливающего общие технические условия, нормы и технические требования на навигационные знаки, необходимые для обеспечения безопасности судоходства на внутренних судоходных путях, разработан и принят стандарт ГОСТ 26600-98, принятый Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации 12 ноября 1998 г. (протокол № 14-98) и введенный в действие непосредственно в качестве государственного стандарта Российской Федерации с 1 июля 2000 г.¹

Стандарт учитывает возможность захода судов одного государства СНГ на внутренние судоходные пути другого государства СНГ, возможность интеграции внутреннего водного транспорта в общеевропейскую водно-

¹ ГОСТ 26600-98. Межгосударственный стандарт «Знаки навигационные внутренних водных путей. Общие технические условия» / Межгосударственный совет по стандартизации, метрологии и сертификации. – Минск, 1998.

транспортную сеть и участия СНГ в едином европейском рынке транспортных услуг на внутренних водных путях.

Устанавливаемые Стандартом нормы и технические требования позволяют оптимизировать проектно-конструкторские решения, принимаемые на всех стадиях создания и эксплуатации средств навигационного оборудования на внутренних судоходных путях.

В стандарте учтены также необходимость сохранения определенной стабильности знаковой системы, которая действовала на внутренних водных путях в прежние годы, и предложения государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства, имеющих практический опыт работы в области навигационного оборудования.

Стандарт распространяется на береговые и плавучие навигационные знаки, применяемые на внутренних судоходных путях. Стандарт устанавливает типы, основные параметры, размеры, цвет и вид раскраски навигационных знаков, а также характер, цвет и взаимное расположение навигационных огней.

Требования Стандарта подлежат применению расположенными на территории государств предприятиями и объединениями предприятий, в том числе союзами, ассоциациями, концернами, акционерными обществами, межотраслевыми, региональными и другими объединениями независимо от форм собственности и подчинения, министерствами (ведомствами) и другими органами управления.

Стандарт не распространяется на навигационные знаки для водных путей, эксплуатируемых речными администрациями нескольких государств, одно из которых не входит в состав СНГ; на маяки, а также на плавучие навигационные знаки, соответствующие системе Международной ассоциации маячных служб (далее – МАМС).

Стандарт не регламентирует правила и нормы расстановки знаков, а также их оснащение оборудованием, которые устанавливают соответствующие органы, регулирующие судоходство на внутренних судоходных путях. Требования всех разделов Стандарта являются обязательными.

Навигационные знаки и огни предназначены для:

- указания судового хода на реках, каналах, водохранилищах и озерах, а также ограждения отдельных навигационных опасностей;

- указания судоходных пролетов мостов, служащих для прохода судов и проводки плотов, а также регулирования пропуска судов через наплавные мосты;

- указания охранных зон подводных и воздушных переходов (линий связи и электропередачи, трубопроводов, дюкеров, водозаборов, водовыпусков) и других искусственных сооружений;

- указания границ рейдов, якорных стоянок, свальных течений и других особенностей участков пути, где судоводители должны принимать меры предосторожности;

- регулирования движения на засемафоренных участках пути.

Навигационные знаки подразделяются на береговые и плавучие.

Береговые информационные знаки служат для передачи судоводителю дополнительных сведений об особенностях водного пути и соответствующих мерах предосторожности по обеспечению безопасности плавания.

К береговым знакам обозначения положения судового хода относятся: створные, перевальные, ходовые, весенние, знаки «Ориентир», указатели оси и указатели подмостового габарита и кромок судового хода в судоходных пролетах мостов, путевые огни судоходных каналов, а также опознавательные знаки, маяки, светящиеся и несветящиеся навигационные знаки и навигационные огни. В состав береговых знаков входят: знаки ограждения (обозначения) судового хода и информационные знаки (см. рис. 12).

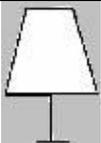
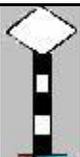
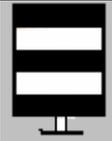
Левый берег		Правый берег
 <p data-bbox="225 862 751 981">Весенний показывает затопленный мелкий берег на левой стороне</p>		 <p data-bbox="863 846 1445 965">Весенний показывает затопленный мелкий берег на правой стороне</p>
 <p data-bbox="225 1189 751 1308">Ходовой левый указывает, что судовой ход проходит вблизи левого берега</p>		 <p data-bbox="858 1189 1458 1308">Ходовой правый указывает, что судовой ход проходит вблизи правого берега</p>
 <p data-bbox="220 1494 759 1576">Ориентир приметное место на левом берегу</p>		 <p data-bbox="874 1494 1437 1576">Ориентир приметное место на правом берегу</p>

Рисунок 12. Береговые знаки

Информационные знаки разделяются на три группы: запрещающие; предупреждающие и предписывающие; указательные (см. рис. 13, 14).

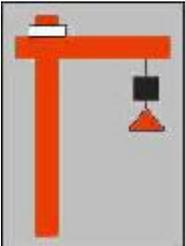
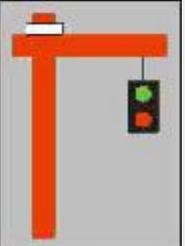
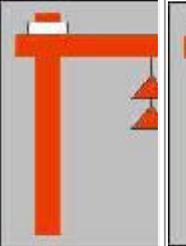
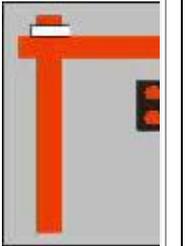
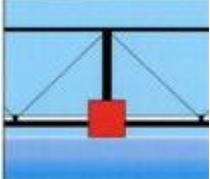
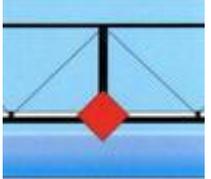
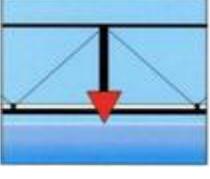
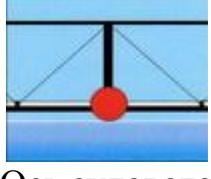
					
Движение мелких плавсредств запрещено	Не создавать волнение	Обгон и расхождение судов запрещены	Обгон и расхождение составов запрещены		
					
День	Ночь	День	Ночь		
Движение снизу запрещено		Движение сверху и снизу запрещено		Движение сверху запрещено	

Рисунок 13. Запрещающие знаки

			
Пересечение судовых ходов	Ограничение скорости 10 км/ч	Ограничение надводного габарита 15 м	Особое внимание (требование соблюдения особой осторожности)

Знаки на пролетах мостов

			
Ось судового хода для судов, идущих вверх	Ось судового хода для судов, идущих вниз	Ось судового хода для маломерных судов	Ось судового хода для плотовых составов

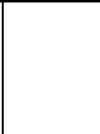
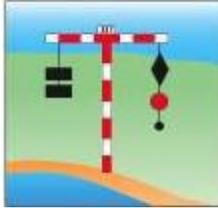
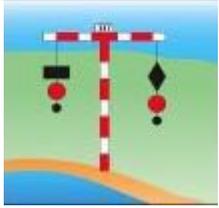
Значения сигнальных фигур на мачтах			
			
Глубина 5 см	Глубина 20 см	Глубина 1 м	
Ширина 5 м	Ширина 20 м		Ширина 50 м
	 глубина 2 м	 глубина 125 см	

Рисунок 14. Предписывающие знаки

К указательным относятся знаки: «Место оборота судов», «Пост судоходной инспекции», «Указатели расстояния», «Указатель местности», «Указатель рейда» (рейдовый знак), сигнальные мачты (см. рис. 15).

				Стоповый знак выполняется в виде вертикальной полосы красного цвета шириной 0,2–0,4 м, длиной не менее 1,5 м, наносимой на парапетах и (или) стенах камер и причальных сооружений шлюзов
Указатель расстояний	Пост судоходной инспекции	Место оборота судов	Указатель местности	Стоповый

Рисунок 15. Указательные знаки

На внутренних водных путях предусматривается содержание следующих видов навигационного ограждения: освещаемого, светоотражающего и неосвещаемого.

Для обеспечения на водных путях с интенсивным движением круглосуточного судоходства навигационные знаки оборудуются светосигнальными приборами, создающими навигационный огонь определенного цвета и характера (режима) горения. Светосигнальные огни позволяют судоводителям правильно ориентироваться в темное время суток и опознавать навигационные знаки по цвету и характеру огня. Кроме того, навигационные огни предназначены для регулирования движения судов при проходе через гидротехнические сооружения и участки пути с односторонним движением; указания оси и высоты судоходного пролета неразводных мостов; указания разводного пролета наплавных мостов.

В ночное время на знаках зажигаются постоянные и прерывистые навигационные огни белого, зеленого, красного и желтого цветов. Постоянные огни характеризуются неизменной во времени силой света. Прерывистыми называют огни, сила света которых периодически изменяется. Периодом прерывистого огня называется время, по истечению которого повторяется последовательность проблесков света и затемнений. Существуют различные виды прерывистых огней, отличающихся периодом, длительностью проблесков и их числом за период.

Использование прерывистых огней позволяет увеличить число световых сигналов различного светового значения и повысить их заметность на фоне посторонних огней. Государственный стандарт предусматривает применение постоянных и прерывистых огней следующих видов: проблесковых, группопроблесковых, частопроблесковых, прерывистых частопроблесковых, затмевающих и пульсирующих.

Сочетание перечисленных выше цветов и характеристик огней позволяет присвоить каждому типу навигационных знаков свойственную только ему комбинацию цвета и характера огня, благодаря которой тип знака опознается в ночное время.

Навигационные огни всех знаков, кроме светофоров, должны действовать в период от захода до восхода Солнца, а светофоров – круглосуточно.

На водных путях с небольшой интенсивностью судоходства (в ночное время регулярно проходит 1–2 судна) обычно применяют светоотражающие знаки, которые оборудуются специальными световозвращающими покрытиями. При освещении таких знаков лучом судового прожектора они отчетливо видны и обеспечивают достаточную надежность их опознания.

На водных путях, где движение судов происходит только в светлое время суток, применяют несветящие навигационные знаки.

Видимость навигационных знаков зависит от их контраста с окружающим фоном. Навигационные знаки можно увидеть лишь в том случае, если они по яркости и цвету отличаются от окружающего фона. Выбирая соответствующую окраску, можно значительно повысить контраст знаков с окружающим фоном, благодаря чему увеличивается дальность видимости знаков.

Навигационные знаки на внутренних водных путях окрашиваются в белый, красный, зеленый, желтый и черный цвета или их сочетания. Для повышения контраста знаки, расположенные на темном фоне, окрашиваются в белый цвет, а на светлом – в красный или черный. Черные знаки обладают наиболь-

шей видимостью на фоне неба. Вместо белого допускается использовать желтый цвет.

Одни и те же навигационные знаки могут периодически рассматриваться на переменном фоне, то есть на фоне, яркость которого непостоянна. Например, лиственный лес осенью и сухой песок относятся к светлым фонам, а этот же лес летом и мокрый песок – к темным. Для обеспечения неизменной видимости знаков в этих случаях применяется окантовка щитов знаков в виде цветных полос, контрастирующих с основной окраской.

Для улучшения видимости знаков их щиты устанавливаются не вертикально, а наклонно. В этом случае возрастает освещенность знаков и их контраст с окружающим фоном. Видимость знаков в значительной мере зависит от положения Солнца по отношению к ним. При расположении Солнца спереди знаков видимость их максимальная, а при расположении позади знаков – цвет любой окраски различается только в непосредственной близости от них, а на больших расстояниях все знаки кажутся темными.

Количество навигационных знаков, устанавливаемых на водном пути, определяют его судоходные характеристики (глубину и ширину судового хода, радиус закругления, грунты, слагающие дно реки, скорость течения и др.), интенсивность судоходства, грузоподъемность и тип транспортных судов, также вид используемого навигационного оборудования.

Указания, порядок расстановки, вопросы содержания навигационных знаков и огней и т.п. определяются Инструкцией по содержанию навигационного оборудования внутренних водных путей.

Береговые навигационные знаки обозначения судового хода

Береговые навигационные знаки в зависимости от их назначения подразделяются на две группы: обозначения положения судового хода и информационные.

К береговым знакам обозначения положения судового хода относятся створные, перевальные, ходовые, весенние, знаки «Ориентир», знаки ходовых пролетов мостов и «Путевой огонь».

Береговые знаки состоят из столба-опоры и укрепленного на нем щита определенной формы и окраски. Для этих знаков применяются сигнальные щиты пяти типов: прямоугольный, квадратный, трапециевидный, круглый и комбинированный. Форма щита зависит от назначения берегового знака.

Размеры сигнальных щитов в зависимости от дальности действия знака регламентируются Государственным стандартом. Высота береговых знаков определяется специальным расчетом с учетом рельефа береговой полосы.

На внутренних водных путях применяются осевые (линейные), щелевые и кромочные створы.

Осевой створ состоит из двух знаков – переднего и заднего, одинаковых по форме, расположенных на продолжении оси судового хода (см. рис. 16, 17).

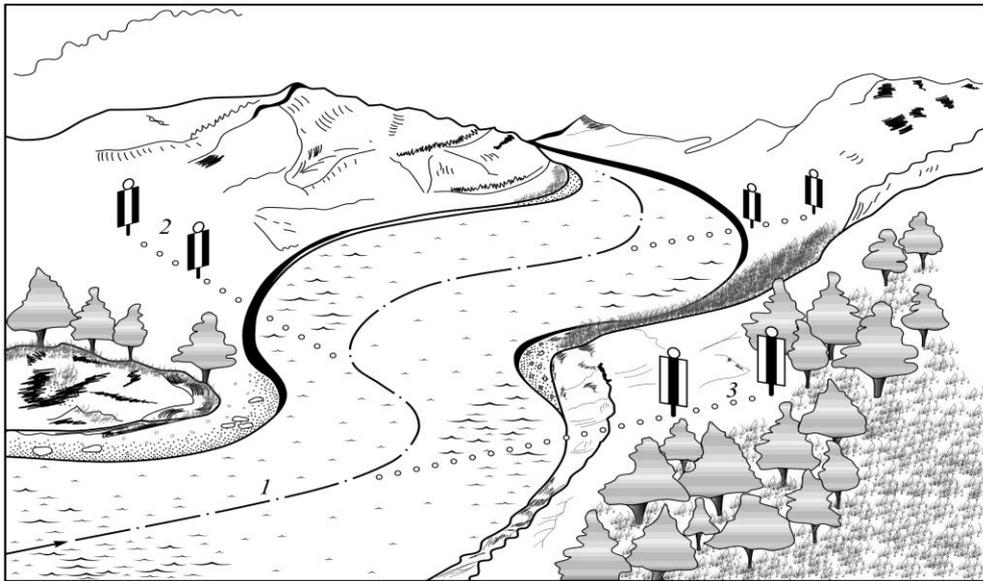


Рисунок 16. Схема расположения осевых створов на участке реки:
1 – ось судового хода; 2 – створы на светлом фоне; 3 – створы на темном фоне

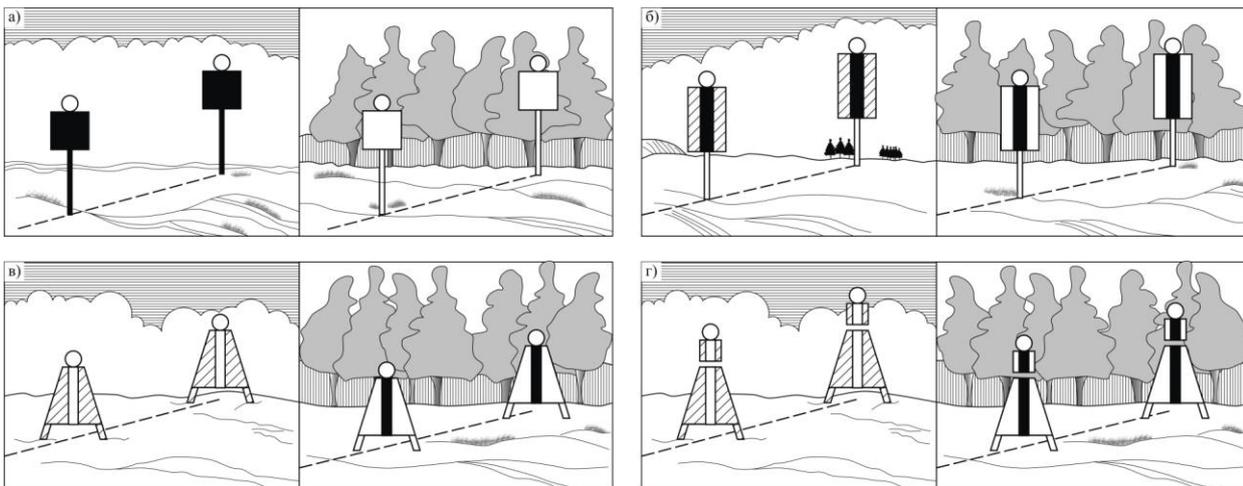


Рисунок 17. Осевые створы для светлого (слева) и темного (справа) фона местности (часть площади знаков, окрашенная в красный цвет, условно обозначена штриховкой)

Цвет сигнальных щитов выбирают в зависимости от фона окружающей местности. При светлом фоне щиты окрашивают в красный цвет с белой или черной вертикальной полосой посередине, а при темном – в белый цвет с черной вертикальной полосой, а если они располагаются на фоне неба, – то в черный цвет. В темное время суток на осевых створных знаках правого берега действует красный, белый или желтый сигнальный огонь, а на знаках левого берега – зеленый, белый или желтый. При этом характер (режим) огня переднего знака – постоянный, а заднего – проблесковый или постоянный.

В отдельных случаях при большом скопления посторонних огней как на переднем, так и на заднем знаке применяются постоянные огни повышенной заметности: пульсирующие или протяженной формы красного и зеленого цветов.

Осевой створ служит для обозначения оси судового хода. Принцип его действия состоит в следующем. Два знака или огня створа – передний и задний, расположенные на берегу на некотором расстоянии друг от друга, образуют створную линию, продолжение которой в сторону водного пространства должно совпадать с положением оси судового хода. Признаком нахождения судна на створной линии будет расположение переднего и заднего знаков или огней на одной вертикали. Отклонение взаимного расположения переднего и заднего знаков или огней от вертикали свидетельствует об уклонении судна в сторону от оси судового хода и выходе его за пределы створной зоны. При выходе судна из створной зоны судоводитель должен изменить курс для возвращения в эту зону (см. рис. 18).

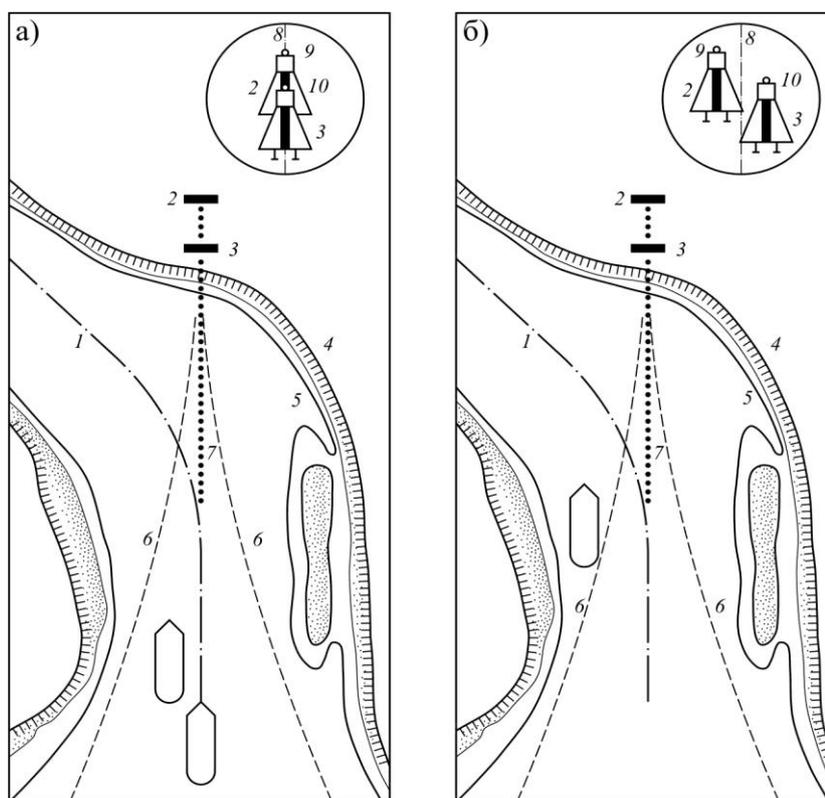


Рисунок 18. Ориентирование по осевому створу:

- а – судно находится в створной зоне; б – судно вышло из створной зоны;
 1 – ось судового хода; 2 – задний знак створа; 3 – передний знак створа;
 4 – берег; 5 – изобата гарантированной глубины; 6 – визирные кривые, ограничивающие створную зону; 7 – ось створа; 8 – воображаемая вертикаль, проходящая через огни створа; 9 – огонь заднего знака;
 10 – огонь переднего знака

Щелевой створ состоит из трех знаков – двух передних и одного заднего и служит для обозначения положения судового хода и его кромок (см. рис. 19).

Два передних знака устанавливаются на линии, перпендикулярной к оси створа, и располагаются от нее на одинаковом расстоянии. Задний знак устанавливается на оси створа, которая должна совпадать с осью судового.

Сигнальные щиты знаков щелевого створа предусмотрены одного типа – прямоугольной формы. Их окрашивают в зависимости от фона окружающей местности: на светлом фоне – красный цвет с белой или черной вертикальной полосой посередине, на темном фоне – в белый цвет с черной вертикальной полосой.

На знаках щелевого створа действуют белые или желтые сигнальные огни, на передних знаках – постоянные, на заднем – проблесковый. При наличии в районе расположения щелевого створа посторонних огней на знаках, установленных на правом берегу, применяются красные сигнальные огни, на левом берегу – зеленые. При этом передние огни – постоянные, а задний – проблесковый.

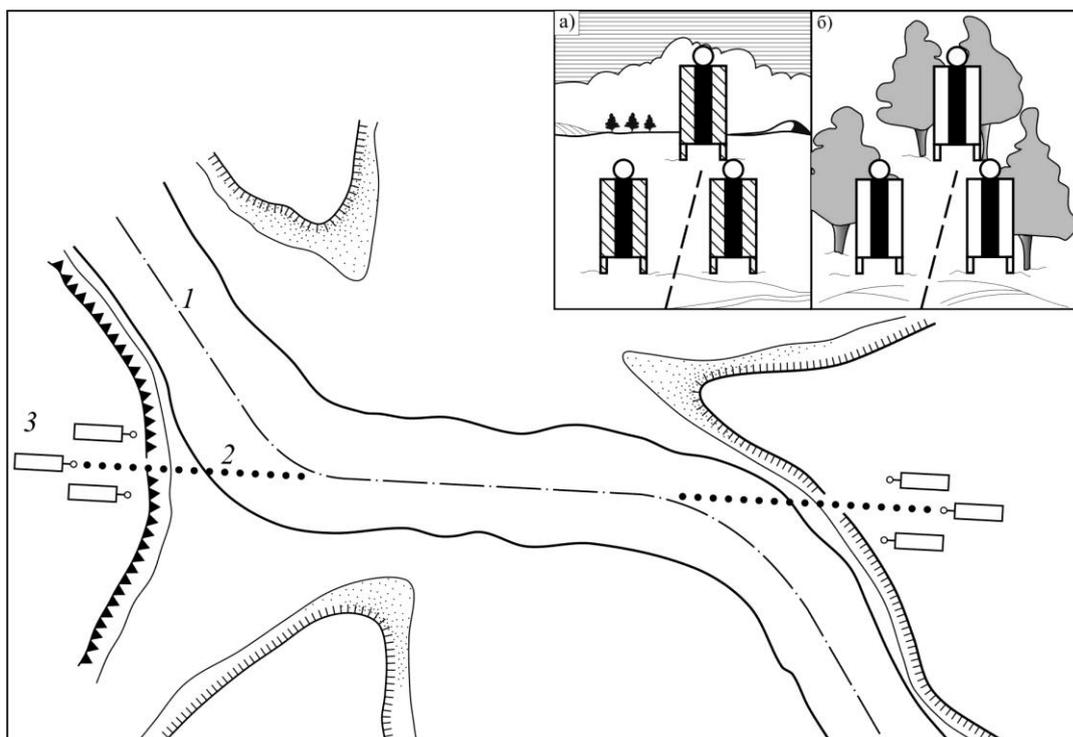


Рисунок 19. Схема расположения щелевого створа на участке водного пути: 1 – ось судового хода; 2 – ось створа; 3 – знаки створа; а – щелевой створ для светлого фона; б – щелевой створ для темного фона

При движении судна по оси судового хода задний знак (огонь) виден точно посередине расстояния между передними знаками (огнями). По мере отклонения судна от оси судового хода симметричность расположения знаков нарушается, при этом сокращается просвет между задним и передним знаком той кромки, к которой судно приближается.

Если судно вышло за границу створной зоны, просвет между щитами заднего и одного из передних знаков исчезает (см. рис. 20). Судоводитель не должен допускать выхода судна из указанной зоны, так как при этом не обеспечивается безопасность движения. Щелевые створы применяются в основном на водохранилищах и устьевых участках больших рек.

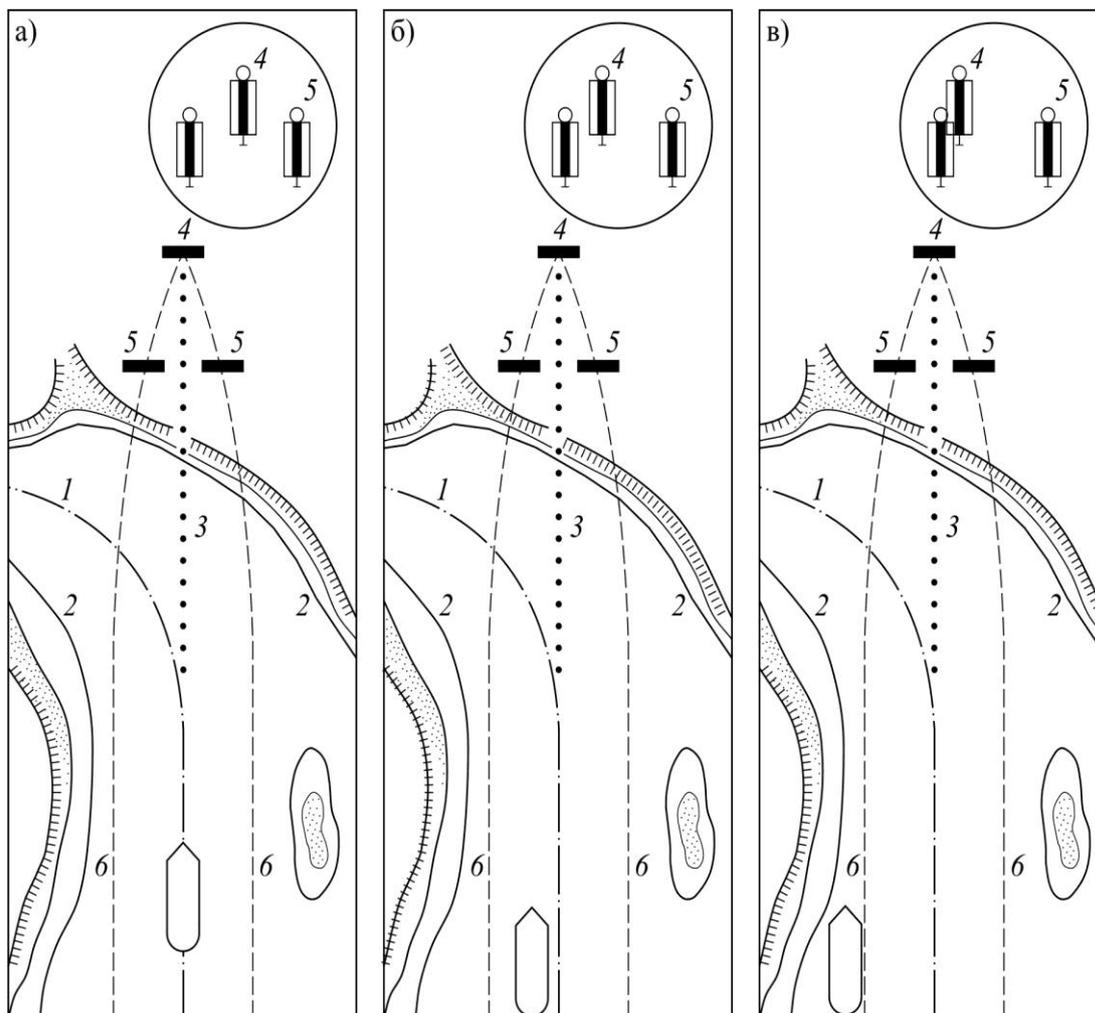


Рисунок 20. Ориентирование по щелевому створу:

а – судно на оси створа; б – судно уклонилось от оси створа; в – судно вышло из створной зоны; 1 – ось судового хода; 2 – изобата гарантированной глубины; 3 – ось створа; 4 – задний знак; 5 – передний знак; 6 – визирные кривые, образующие створную зону

Кромочный створ предназначен для указания одной кромки судового хода (см. рис. 21). Створ состоит из двух знаков – переднего и более высокого заднего. Ось створа пересекает вертикальную грань заднего знака, обращенную в сторону ограждаемой кромки судового хода. Передний знак несколько смещен с этой оси в сторону той же кромки. Для указания обеих кромок судового хода устанавливаются два кромочных створа – левый и правый.

Сигнальный щит переднего знака кромочного створа имеет прямоугольную форму, а заднего – форму прямоугольной трапеции. Знаки окрашиваются на темном фоне в белый цвет, на светлом фоне – в красный цвет. Огни – на левой кромке зеленые, передний постоянный, задний двухпроблесковый; на правой кромке красные, передний постоянный, задний двухпроблесковый.

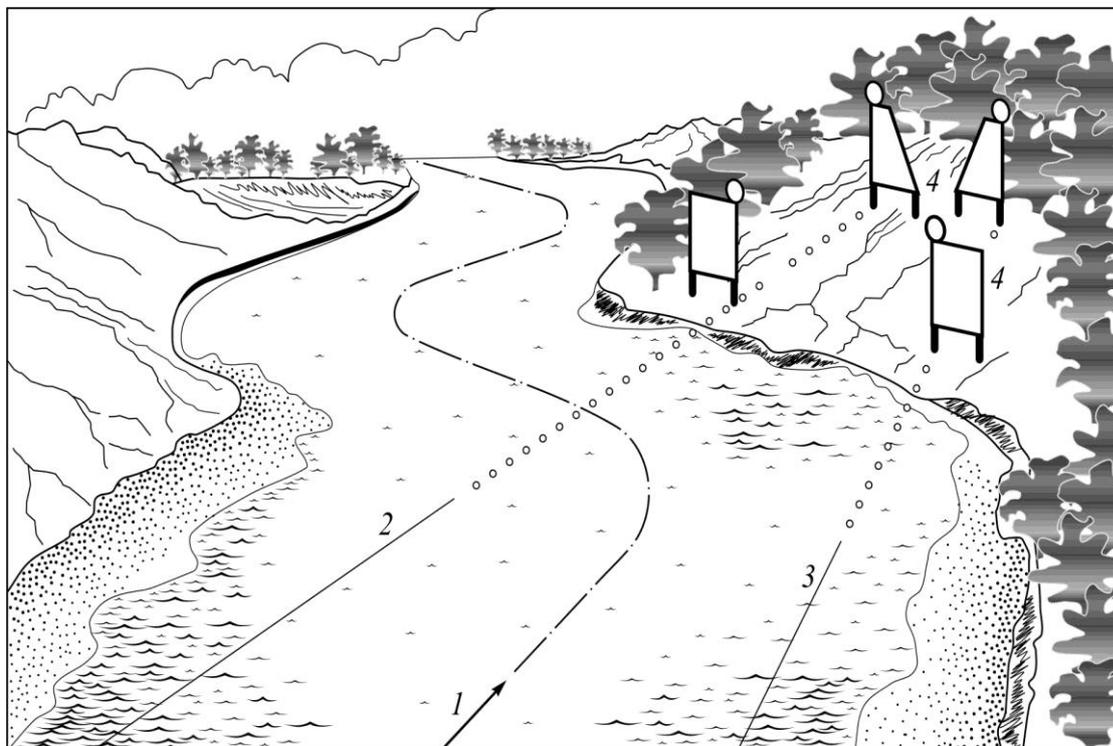


Рисунок 21. Кромочный створ:

1 – направление течения; 2 – левая кромка судового хода;

3 – правая кромка судового хода;

4 – створные знаки для обозначения двух кромок судового хода

При нахождении судна на оси судового хода судоводитель видит знаки (огни) правого и левого створов, расположенные симметрично. При уклонении судна от оси судового хода нарушается видимое судоводителем симметричное расположение знаков. Зазор между вертикальными гранями щитов переднего и заднего знаков той кромки, в сторону которой уклонилось судно, окажется меньше зазора между вертикальными гранями щитов, ограждающих другую кромку. Исчезновение зазора между щитами знаков кромки, к которой уклонилось судно (касание вертикальных граней щитов), или расположение огней на одной вертикали означает, что судно вышло из створной зоны.

Перевальные знаки – это береговые навигационные знаки для указания направления судового хода, переходящего (переваливающего) от одного берега к другому, а также для обозначения начала и конца участка с приглубым (ходовым) берегом (см. рис. 22).

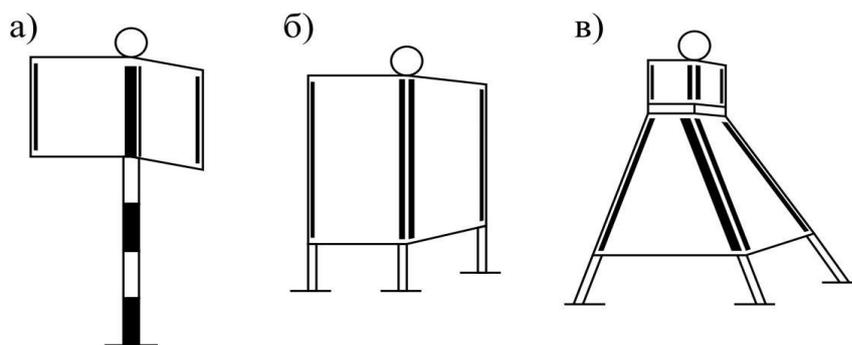


Рисунок 22. Типы сигнальных щитов перевальных знаков:
а – квадратный; б – прямоугольный; в – комбинированный

Перевальный знак состоит из столба-опоры и укрепленного на нем сигнального щита определенной формы. Предусмотрены три типа щитов для перевальных знаков: квадратные, прямоугольные и комбинированные. Знаки, расположенные на светлом фоне местности, окрашиваются в красный цвет, на темном – в белый.

Ходовые знаки – это береговые знаки, которые указывают, что судовой ход расположен вдоль того приглубого берега, на котором они установлены. Они состоят из столба – опоры и сигнального щита – ромба или щита в виде вытянутого ромба с отсеченными острыми углами. Для обеспечения видимости со всех направлений щиты делаются, как правило, объемными. Это достигается за счет крестообразного соединения двух плоских щитов (ромбов) или за счет соединения в плане двух щитов (вытянутых ромбов) под углом 90° (см. рис. 23).

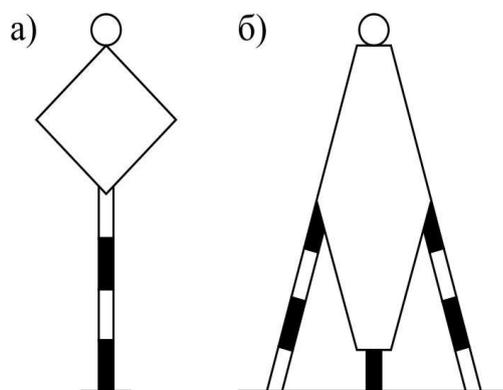


Рисунок 23. Ходовые знаки

Цвет окраски щита и столба ходового знака, в отличие от створных и перевальных знаков, зависит от наименования берега, на котором он установлен. На правом берегу – цвет красный, на левом – белый. Для создания контраста с фоном местности опоры ходовых знаков окрашиваются чередующимися полосами красного и белого цветов на правом берегу и белого и черного цветов – на левом берегу.

На ходовых знаках правого берега действуют красные проблесковые огни, на знаках левого берега – зеленые проблесковые.

Весенние знаки устанавливают для обозначения затопленных в период половодья берегов, островов, выступающих в русло мысов и т.п. (см. рис. 24). Они не указывают непосредственно ось или кромку судового хода и служат для определения положения судового хода совместно с другими знаками.

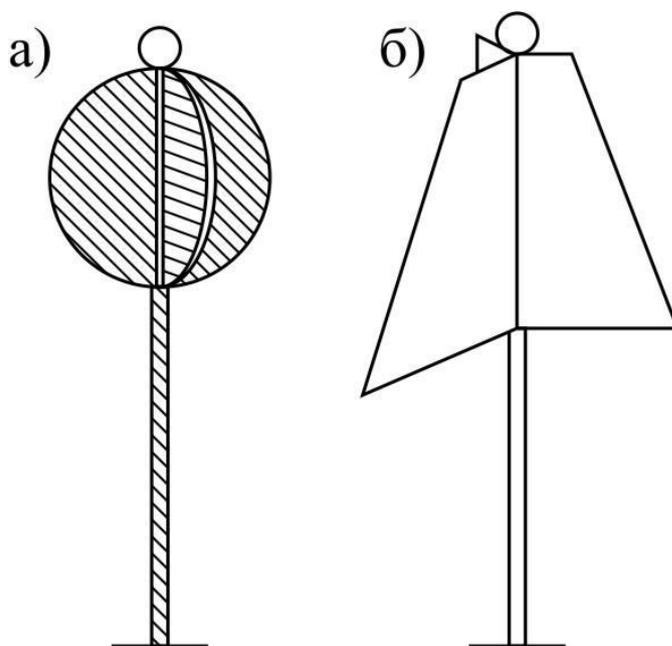


Рисунок 24. Весенние знаки

Весенний знак представляет собой укрепленную на столбе-опоре сигнальную фигуру, состоящую из двух крестообразно соединенных щитов, имеющих форму круга на правом берегу и трапеции – на левом берегу. Сигнальная фигура может быть также выполнена из трех пересекающихся под углом 120° .

Щиты весенних знаков правого берега окрашивают в красный цвет, а левого – в белый. Опоры знаков окрашивают в тот же цвет, что и щиты.

В темное время суток на знаках правого берега действуют красные постоянные огни, на знаках левого берега – зеленые постоянные.

Знак «Ориентир» применяют на реках и водохранилищах для обозначения характерных берегов, мысов, островов и других приметных мест береговой полосы. Непосредственно положение судового хода они не указывают, но позволяют судоводителям определить его косвенным путем (по положению судна относительно знака «Ориентир») (см. рис. 25).

По конструкции знаки изготавливаются в виде столбов-опор с двумя щитами (см. рис. 25 «а») и трех или четырехгранных призм и пирамид (см. рис. 25 «б»). Используются два типа сигнальных щитов: прямоугольной и трапециевидальной формы.

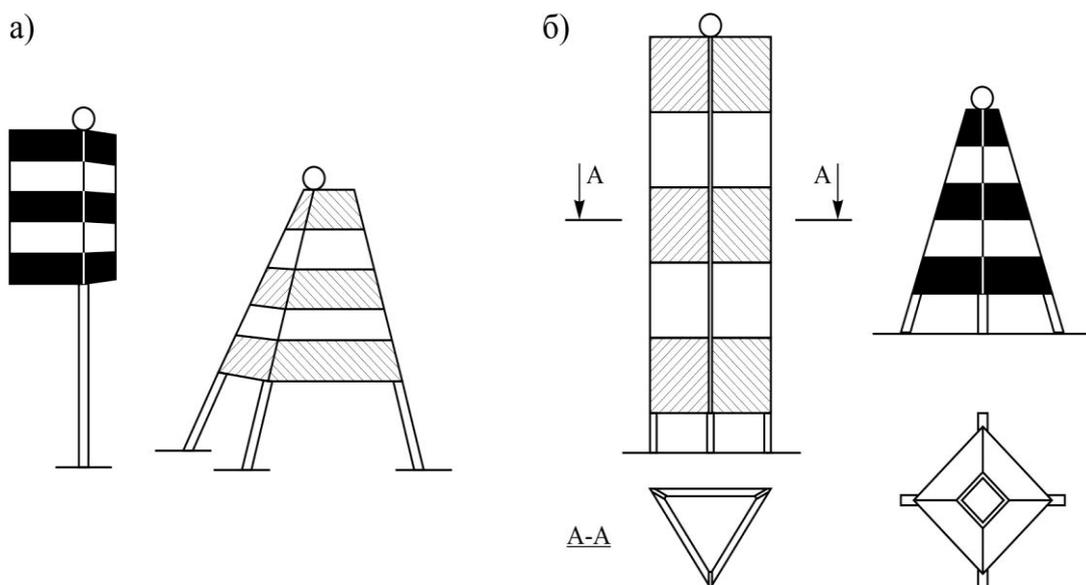


Рисунок 25. Знаки «Ориентир»:

а – в виде одиночных столбов с сигнальными щитами;

б – в виде трех и четырехгранных призм и пирамид

Щиты знаков, устанавливаемых на правом берегу, окрашивают пятью чередующимися горизонтальными полосами красного и белого цветов, а на левом берегу – черного и белого, причем верхняя полоса должна быть соответственно красной или черной.

На знаках «Ориентир» правого берега действуют красные, белые или желтые двухпроблесковые огни, а на знаках левого берега – зеленые, белые или желтые двухпроблесковые.

Знаки «Путевой огонь» служат для обозначения в ночное время берегов судоходного канала. Форма знаков, несущих путевые огни, не регламентируется (см. рис. 26). Конструктивно знак представляет собой опору, в вершине которой укреплен фонарь с двумя линзами в боковых стенках. В фонаре помещается электрическая лампа. Через линзы боковых стенок сигнальные огни светят вдоль берега канала. На правом берегу действуют красные постоянные или проблесковые огни, на левом – зеленые постоянные или проблесковые.

Опознавательные знаки служат для обозначения входа в канал, порт, аванпорт, убежище со стороны озера или водохранилища.

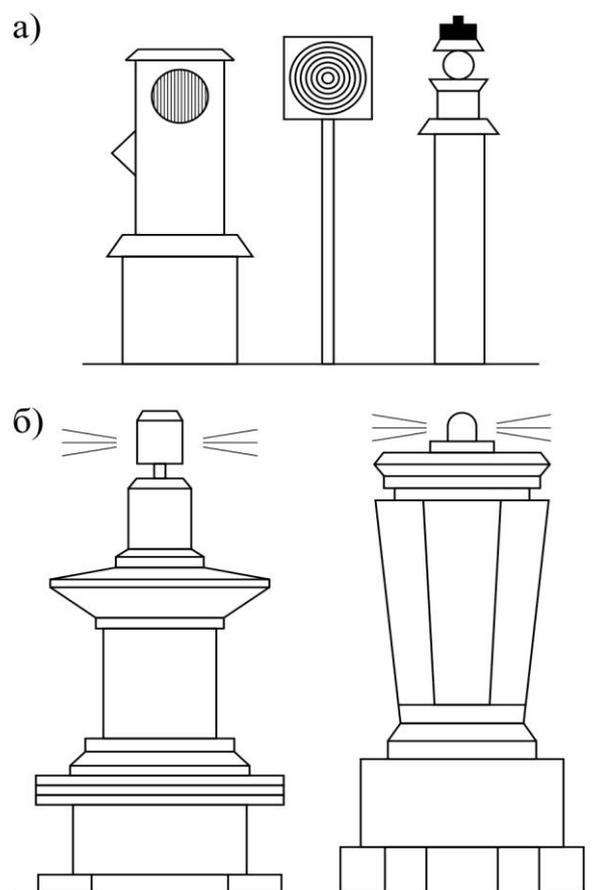


Рисунок 26. Знак «Путевой огонь» (а) и опознавательные знаки (б)

Знаки сооружают в виде различных по архитектуре башен и устанавливают на оголовках дамб, молов и волноломов. Их окрашивают в цвет, обеспечивающий необходимый контраст с окружающим фоном местности.

На вершинах опознавательных знаков устанавливаются постоянные или проблесковые сигнальные огни кругового действия: зеленые на знаках левого берега и красные – на знаках правого берега.

На сторонах опознавательных знаков, обращенных к судовому ходу, может устанавливаться постоянный огонь того же цвета, что и на их вершинах.

Маяк (морской маяк) – средство навигационного оборудования морей и крупных озер, являющееся дневным и ночным ориентиром (см. рис. 27). Маяк представляет собой башню, на вершине которой помещается аппаратура для подачи световых сигналов. Маяки служат для ориентировки судоводителей с применением инструментов и приборов. Высота маяка выбирается такой, чтобы была обеспечена необходимая дальность его видимости. Она достигает 50 метров и более. Маяк может быть оборудован звуковой сигнализацией для подачи сигналов во время тумана, а также аппаратурой для подачи радиосигналов.

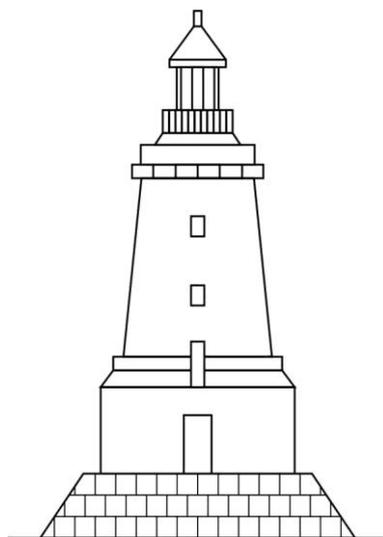


Рисунок 27. Маяк

Каждый маяк имеет свою отличительную форму, окраску и характеристику огня. Описание маяков и их географические координаты даются в соответствующих лоциях и на картах.

Плавающие знаки навигационного оборудования

Плавающие знаки устанавливаются в дополнение к береговым, для обозначения кромок или оси судового хода и фарватера, а также для указания мест подводных препятствий, поворотов и разветвлений судового хода и обозначения направления свального течения.

К плавучим навигационным знакам относятся буи, бакены и вехи.

Конструкция знака определяется гидрологическими условиями водного пути, на котором он установлен. На внутренних водных путях предусмотрены четыре типа силуэтов плавучих знаков: треугольный, прямоугольный, круглый и линейный. Каждый знак-силуэт в зависимости от дальности его видимости имеет разные размеры надводной части, которые регламентируются Государственным стандартом. Так, высота расположения огня над уровнем воды составляет у речных буев 0,8–1,5 м, у озерных 2–3 м и у морских 3,1–6,5 м.

В зависимости от гидрологических особенностей места установки и условий работы буи подразделяются на речные, озерно-речные, озерные и морские. Речные и озерно-речные буи приспособлены к работе в районах, где преобладающими факторами воздействия на них являются статические нагрузки – течение и постоянная ветровая нагрузка, остальные буи – к работе в районах, где главным фактором является волнение водной поверхности. При устройстве буев первой группы предусмотрено уменьшение угла крена под действием течения, для второй группы – углов крена на волнении.

Речной и озерно-речной буй представляет собой металлический поплавок с надводной частью, имеющей треугольный и прямоугольный силуэт (см. рис. 28). На его вершине размещается сигнальный фонарь кругового действия. В надводной части корпуса буя в специальном пенале размещается источник питания

сигнального огня. Буй удерживается на месте с помощью якоря. Буи являются преобладающим видом плавучих знаков на внутренних водных путях.

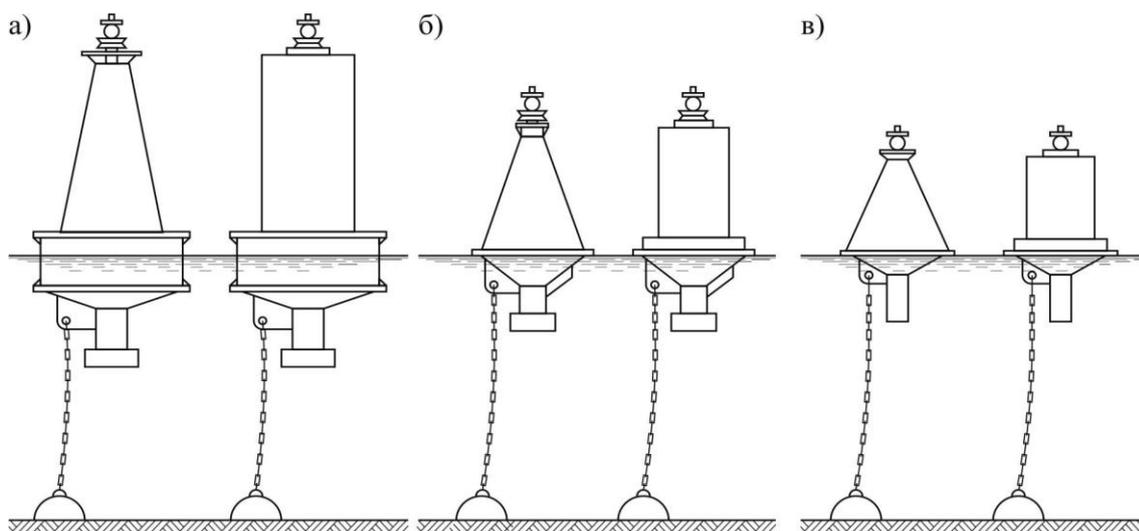


Рисунок 28. Буи:
а – озерные; б – озерно-речные; в – речные

Вежа представляет собой вертикально или наклонно плавающий деревянный шест, к нижнему концу которого прикреплен якорный груз (см. рис. 29). Длина озерной вежи достигает 10 м, а речной 3–8 м. Верхняя часть шеста, выступающая из воды (около 1/3 длины), окрашивается в соответствии с назначением вежи. На вежах правой кромки и оси судового хода укрепляются топовые (отличительные) фигуры в виде круга, изготовляемые из двух пересекающихся между собой дисков.

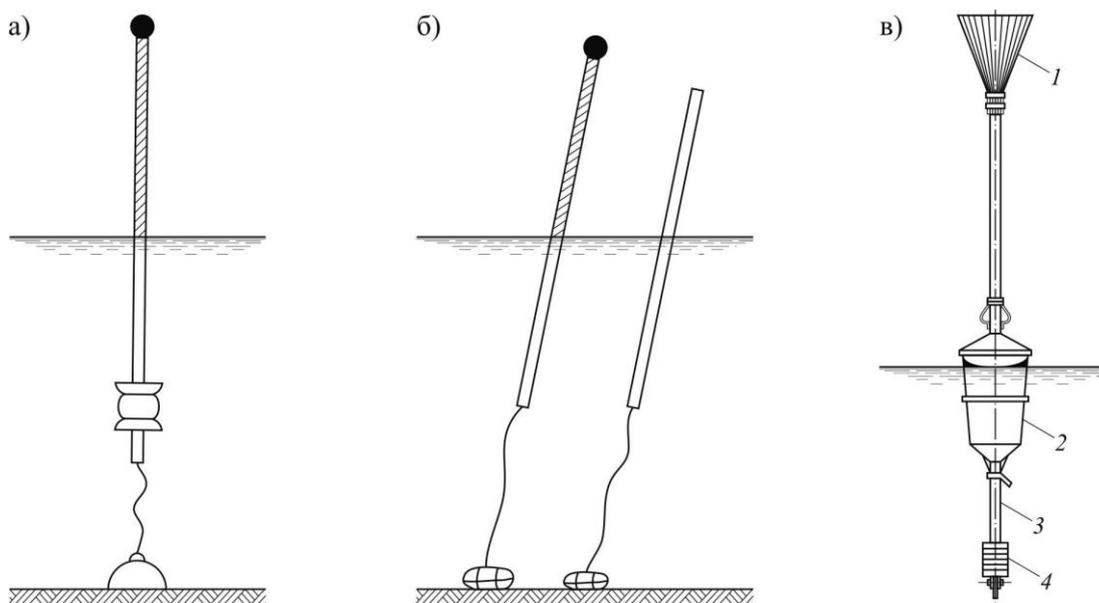


Рисунок 29. Озерная (а), речная (б) и морская (в) вежа:
1 – топовая фигура; 2 – стальной корпус; 3 – металлическая труба;
4 – балласт

На внутренних водных путях применяются латеральные, осевые и кардинальные плавучие навигационные знаки, которые имеют свои отличительные признаки по раскраске и характеру сигнального огня в зависимости от их назначения и расстановки.

Латеральными плавучими знаками обозначают кромки (стороны) судового хода или фарватера, а осевыми – ось судового хода или фарватера.

Кардинальными плавучими знаками ограждаются отдельные навигационные опасности (мели, банки, скалы, мысы, затонувшие суда и т.п.) на морях и крупных озерах. Плавучие знаки выставляются вокруг опасности таким образом, чтобы они ограждали ее относительно стран света.

Латеральные знаки подразделяются на кромочные, поворотные, знаки опасности (стоящие на опасности), свальные, разделительные, а осевые – на осевые и поворотно-осевые (см. рис. 30).

Кромочные знаки служат для обозначения кромок судового хода. Правая кромка судового хода ограждается буйами или бакенами прямоугольного, круглого или линейного силуэта красного цвета, а также вехами красного цвета с топовой фигурой. В темное время суток на знаках правой кромки зажигается постоянный или проблесковый огонь красного цвета.

Левая кромка судового хода ограждается плавучими знаками треугольного или линейного силуэта белого или черного цвета (черный цвет применяется на озерах или водохранилищах), а также вехами белого цвета. Сигнальный огонь буюв и бакенов левой кромки – белый, желтый или зеленый, постоянный или проблесковый.

На реках наименования кромок (сторон) судового хода принимается по направлению течения. На транзитных судовых ходах водохранилищ наименование кромок принимается по направлению от зоны выклинивания подпора к плотине. На судоходных каналах принятое наименование сторон является условным и указывается в проектах освоения этих водных путей. На озерах наименование сторон принимается обычно с учетом впадающих и вытекающих из них рек и указывается на картах.

Поворотные знаки служат для обозначения поворотов прямолинейных участков судового хода, имеющих значительную протяженность, а также поворотов судового хода на участках с ограниченным обзором и скальным дном.

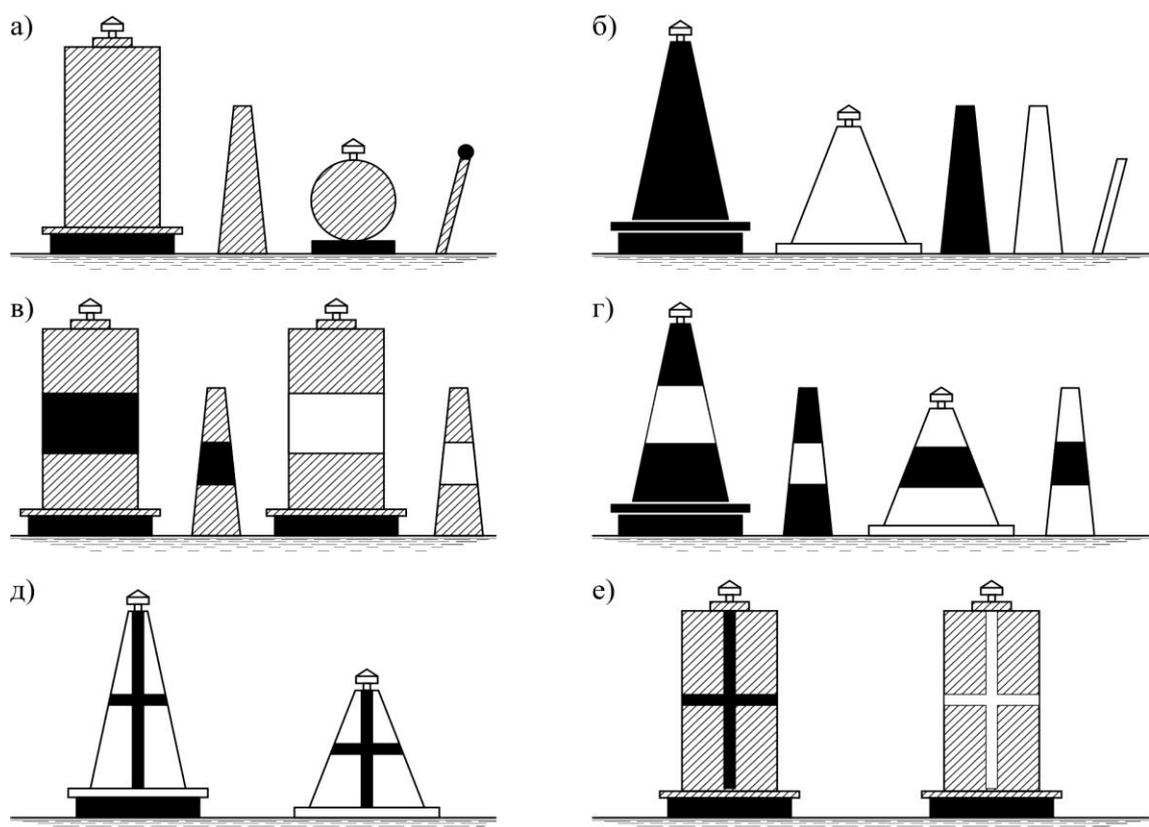


Рисунок 30. Кромочные, поворотные знаки и знаки опасности:
 а – кромочный правый; б – кромочный левый; в – поворотный правой кромки;
 г – поворотный левой кромки; д – знак опасности левой кромки;
 е – знак опасности правой кромки поворотов водного пути, когда рельеф береговой полосы не позволяет видеть расположенные за поворотом навигационные знаки

Поворотный знак, установленный на правой кромке (при движении вниз), обозначает правый поворот. Он представляет собой буй прямоугольного или линейного силуэта красного цвета с черной или белой горизонтальной полосой посередине. Сигнальный огонь буев правой кромки – красный частопроблесковый или проблесковый.

Поворотный знак левой кромки, обозначающий левый поворот, представляет собой буй треугольного или линейного силуэта, окрашенный в белый цвет с черной горизонтальной полосой посередине или в черный цвет с белой горизонтальной полосой посередине. Сигнальный огонь – зеленый, белый, желтый частопроблесковый или проблесковый.

Знаки опасности (дублирующие знаки) служат для обозначения отдельных, особо опасных для судоходства препятствий (скрытые под водой выправительные и водозаборные сооружения, камни-одинцы, затонувшие суда и т.п.), находящихся вблизи кромки судового хода. Эти препятствия ограждаются двумя плавучими знаками – кромочным и дублирующим (стоящим на опасности). Знак опасности устанавливается непосредственно у ограждаемой опасности с речной стороны, а кромочный знак в 10–15 м от него в сторону оси судового

хода. Если кромочный знак будет сбит судном, остается дублирующий знак, что обеспечивает безопасность движения судов.

Знак опасности левой кромки представляет собой буй или бакен треугольного силуэта, окрашенный в белый цвет с черной горизонтальной полосой посередине и тремя – четырьмя черными вертикальными полосами, которые при пересечении образуют крест. В темное время суток на этом знаке зажигается зеленый двухпроблесковый или проблесковый огонь.

Знаком опасности правой кромки является буй прямоугольного силуэта красного цвета с белыми или черными горизонтальными и вертикальными полосами, образующими при пересечении крест. Сигнальный огонь – красный двухпроблесковый или проблесковый.

Свальные знаки обозначают участки водного пути с сильным свальным течением, в значительной степени затрудняющим судоходство. Они устанавливаются выше по течению на кромке судового хода, противоположной свалу (см. рис. 31).

Свальным знаком левой кромки является буй или бакен треугольного силуэта, верхняя половина которого окрашена в белый цвет, а нижняя – в черный. Сигнальный огонь – зеленый группочаstopроблесковый или проблесковый.

Свальным знаком правой кромки является буй или бакен прямоугольного силуэта, верхняя половина которого окрашена в красный цвет, а нижняя – в белый или черный. Сигнальный огонь – красный группочаstopроблесковый или проблесковый.

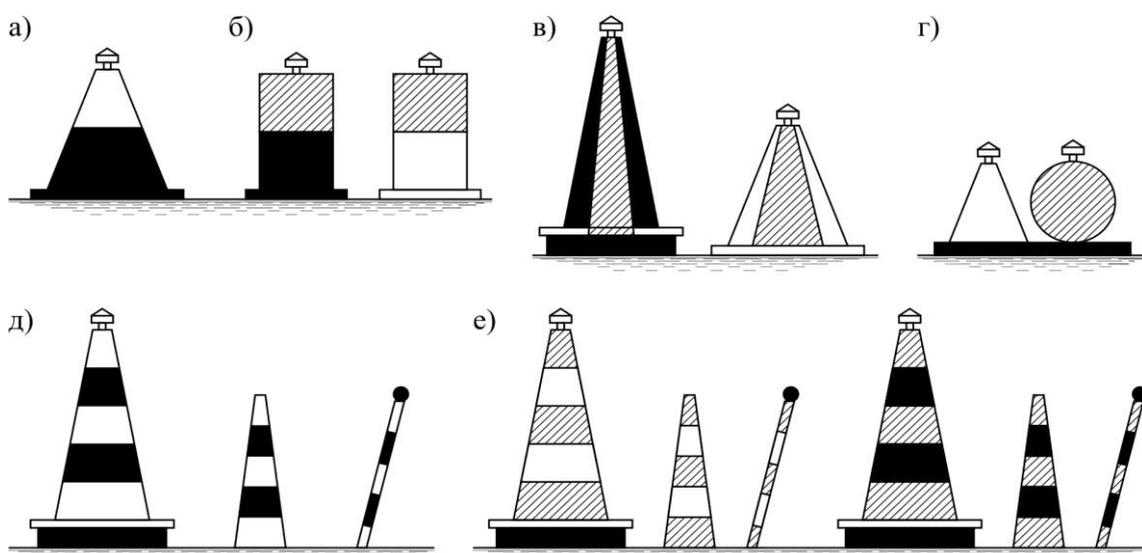


Рисунок 31. Свальные (а, б), разделительные (в, г), осевые (д) и поворотно-осевые (е) знаки

Следует отметить, что на участке водного пути проблесковый характер огня может применяться только на одном из вышеперечисленных плавучих знаков. Например, если на кромочных знаках использован проблесковый огонь, то на поворотных, свальных и знаках опасности проблесковый огонь устанавливаться не может.

Разделительные знаки служат для обозначения разделения судового хода. Знак представляет собой буй треугольного силуэта, окрашенный тремя черными или белыми и тремя красными чередующимися вертикальными полосами, равными между собой.

Разделение судового хода может обозначаться также двумя стоящими рядом плавучими знаками левой и правой кромок судового хода (парный знак).

На разделительном знаке в темное время горят одновременно два сигнальных огня: красный и зеленый, красный и белый или красный и желтый проблесковые. На парном разделительном знаке сигнальный огонь: на знаке правой кромки – красный постоянный; на знаке левой кромки – зеленый, белый или желтый постоянный.

Осевые знаки устанавливаются по оси судового хода, разделяя его на две ходовые части. Ориентировка по этим знакам производится по принципу «Следуй со знака на знак, оставляя меня слева».

Осевой буй имеет треугольный или линейный силуэт, окрашенный двумя черными и тремя белыми, равными по ширине, горизонтальными чередующимися полосами. Сигнальный огонь – белый или желтый двухпроблесковый. Осевая вежа имеет такую же окраску, как и осевой буй.

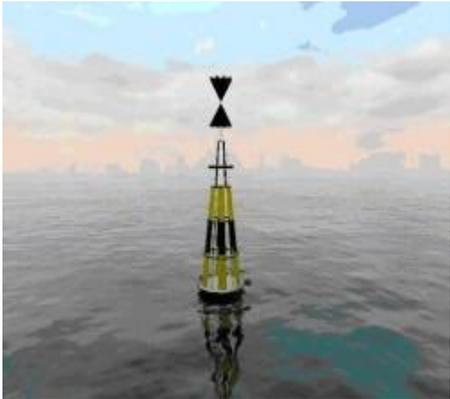
Поворотно-осевые знаки служат для обозначения поворота судового хода. В качестве этих знаков применяются буи и вежи. Поворотно-осевой буй имеет такую же форму, как и осевой, но его надводная часть окрашивается двумя черными или белыми и тремя красными полосами. Сигнальный огонь – белый или желтый группочащепроблесковый.

Таким образом, средства навигационного оборудования внутренних водных путей – это специальные сооружения и устройства, предназначенные для обеспечения безопасного судоходства. К ним относятся навигационные огни и знаки. При установке навигационных знаков принято считать, что правый берег – это берег внутреннего водного пути, расположенный справа от наблюдателя, смотрящего вниз по течению, а левый берег – слева от наблюдателя, смотрящего вниз по течению. На каналах, озерах, водохранилищах направление течения принимается условно и указывается в навигационных картах, пособиях и документах.

Контрольные вопросы

1. Назовите назначение и состав навигационного оборудования.
2. Перечислите береговые навигационные знаки обозначения судового хода.
3. Назовите знаки и огни на мостах.
4. Назовите береговые информационные знаки.
5. Назовите плавучие знаки навигационного оборудования.
6. Опишите расстановку навигационных знаков на реках и каналах.
7. Опишите расстановку навигационных знаков на озерах и водохранилищах.

Тестовые задания

Вопрос	Иллюстрация	Варианты ответа
<p>1. Что из перечисленного НЕ является основанием прекращения действия права на управление маломерным судном?</p>		<p>1) истечение установленного срока действия удостоверения на право управления маломерным судном; 2) ухудшение здоровья судоводителя, препятствующее безопасному управлению маломерным судном, подтвержденное медицинским заключением; 3) лишение права на управление маломерным судном; 4) утеря удостоверения на право управления маломерным судном.</p>
<p>2. В какой стороне необходимо оставить изображенный на иллюстрации навигационный знак в устье крупной реки?</p>		<p>1) к югу; 2) к западу; 3) к северу; 4) к востоку</p>
<p>3. Что обозначает изображенный на иллюстрации навигационный знак?</p>		<p>1) поворот оси судового хода; 2) разделение судового хода; 3) свал воды на правую кромку судового хода; 4) свал воды на левую кромку судового хода</p>

РАЗДЕЛ 3.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Пользование маломерными судами, принадлежащими юридическим, физическим лицам и индивидуальным предпринимателям и используемыми в некоммерческих целях на водных объектах Российской Федерации, включая вопросы их движения, стоянки, обеспечения безопасности людей при их использовании, регламентируется приказом МЧС России от 6 июля 2020 г. № 487 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации»¹ (далее – Правила пользования).

Правила содержат требования к пользованию маломерными судами и обязанности судоводителей и лиц, управляющих маломерными судами.

Требования к пользованию маломерными судами устанавливают: условия, при которых пользование маломерными судами разрешается; применение индивидуальных спасательных средств; запреты и ограничения при плавании на маломерных судах; неисправности, при которых запрещается эксплуатация маломерного судна.

В главе обязанности судоводителей и лиц, управляющих маломерными судами, закрепляется перечень документов, которые судоводители обязаны иметь при себе во время плавания, а также права и обязанности лиц, осуществляющих управление маломерными судами.

Пользование маломерными судами разрешается:

– после их государственной регистрации в реестре маломерных судов, нанесения идентификационных номеров и освидетельствования, кроме судов, не подлежащих государственной регистрации;

– при соблюдении установленных производителем судна или указанных в судовом билете условий, норм и технических требований по пассажироместности, грузоподъемности, предельной мощности и количеству двигателей, допустимой площади парусов, району плавания, высоте волны, при которой судно может эксплуатироваться, осадке, надводному борту, оснащению спасательными и противопожарными средствами, огнями, навигационным и другим оборудованием;

– при наличии у лица, осуществляющего управление маломерным судном, удостоверения на право управления маломерными судами для управления маломерными судами, не подлежащими государственной регистрации, наличие удостоверения на право управления маломерными судами не требуется.

¹ Приказ МЧС России от 06.06.2020 № 487 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>

На водных объектах Российской Федерации или их участках, на которые не распространяется действие Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море от 20 октября 1972 г.¹ (далее – МППСС-72) или Правил плавания судов по внутренним водным путям (далее – ППВВП), маневрирование маломерных судов должно осуществляться в следующем порядке:

а) в случае, если два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных курсах так, что может возникнуть опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо;

б) в случае если суда следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то:

– маломерное судно с механическим двигателем, у которого другое судно с механическим двигателем движется с правой стороны, должно обеспечить ему возможность прохода;

– маломерное судно с механическим двигателем должно обеспечить возможность прохода судну, не использующему механический двигатель, или судну, не являющемуся маломерным;

– маломерное судно, не идущее под парусом, должно обеспечить возможность прохода судну, идущему под парусом;

в) в случае если два парусных судна следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то:

– если суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну. В случае если лицо, осуществляющее управление маломерным судном, идущим левым галсом, не может определить, левым или правым галсом идет судно с наветренной стороны, он должен обеспечить возможность прохода данному судну;

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

г) в случае если Правилами пользования не предусмотрено иное, при встречном расхождении в узкостях судно, идущее вниз (от истока к устью реки), имеет преимущество по отношению к судну, идущему вверх (от устья к истоку реки).

Каждое маломерное судно должно всегда следовать с безопасной скоростью с тем, чтобы оно могло предпринять действия для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.

При движении в границах портов, пристаней, баз (сооружений) для стоянок маломерных судов, пляжей и других мест массового отдыха населения на водных объектах, около судов, занятых водолазными работами, безопасная

¹ Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море от 20.10.1972: сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. – М., 1979. С. 435–461 (Конвенция вступила в силу для СССР 15.07.1977. Документ о присоединении СССР к Конвенции с оговорками сдан на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации 09.11.1973).

скорость должна исключать волнообразование, которое может вызвать повреждение других судов, плавучих средств, гидротехнических и причальных сооружений.

Применяемые на маломерном судне индивидуальные спасательные средства должны соответствовать размеру и массе лиц, их использующих, и при применении должны быть застегнуты и обеспечивать закрепление на теле пользователя, исключающее самопроизвольное снятие при падении в воду.

При плавании должны быть одеты в индивидуальные спасательные средства:

- лица, находящиеся на водных мотоциклах (гидроциклах) либо на буксируемых маломерными судами устройствах (водных лыжах, вейкбордах, подъемно-буксировочных системах, а также надувных буксируемых и иных устройствах);

- лица, находящиеся во время движения на беспалубных маломерных судах длиной до 4 метров включительно;

- лица, находящиеся на открытой палубе маломерного судна либо на беспалубных маломерных судах во время шлюзования или прохождения акватории порта;

- дети до 12-летнего возраста, находящиеся вне судовых помещений.

Правила буксировки маломерных судов

При осуществлении буксировки маломерным судном буксируемых устройств (водных лыж, вейкбордов, подъемно-буксировочных систем, а также надувных буксируемых и иных устройств) кроме судоводителя на судне должно быть лицо, осуществляющее наблюдение за буксируемым устройством и находящимися на нем людьми.

Лицо, осуществляющее наблюдение за буксируемым устройством и находящимися на нем людьми, должно информировать судоводителя либо лицо, управляющее маломерным судном, о возникновении опасного сближения, которое может привести к столкновению буксируемого устройства с берегом, гидротехническими сооружениями, другими судами и плавучими объектами, либо о падении людей с буксируемого устройства, запутывании или обрыве буксирного троса (линя) в целях принятия судоводителем либо лицом, управляющим маломерным судном, соответствующих решений.

При плавании на маломерных судах запрещается:

- 1) управлять при наличии одного из следующих условий маломерным судном, подлежащим государственной регистрации:

- не зарегистрированным в реестре маломерных судов;

- не прошедшим освидетельствования;

- не несущим идентификационных номеров либо с нарушениями правил их нанесения;

- переоборудованным без соответствующего освидетельствования;

- лицом, не имеющим права управления соответствующим типом маломерного судна, в соответствующем районе плавания либо без удостоверения на право управления маломерным судном;

– без судового билета или его заверенной копии, или документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им судном в отсутствие владельца;

2) управлять судном, находясь в состоянии опьянения, либо передавать управление судном лицу, не имеющему права управления или находящемуся в состоянии опьянения;

3) эксплуатировать судно с нарушением норм загрузки, пассажироемкости, ограничений по району и условиям плавания;

4) превышать скорость движения, установленную правилами пользования водными объектами для плавания на маломерных судах, утверждаемыми в соответствии с п. 7 ст. 25 Водного кодекса Российской Федерации¹;

5) нарушать правила маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения огней или знаков, установленные требованиями МППСС-72, ППВВП и Правилами пользования;

6) наносить повреждения гидротехническим сооружениям, техническим средствам обеспечения судоходства, знакам судоходной и навигационной обстановки;

7) заходить в запретные для плавания и временно опасные для плавания районы или преднамеренно останавливаться в запрещенных местах;

8) заходить под мотором или парусом и маневрировать на акваториях пляжей и других мест массового отдыха населения на водных объектах;

9) осуществлять буксировку буксируемых устройств или приближаться на водных мотоциклах (гидроциклах) ближе 50 метров к ограждению границ заплыва на пляжах и других мест купания;

10) перевозить на судне детей до 7-летнего возраста без сопровождения совершеннолетнего;

11) швартоваться, останавливаться или становиться на якорь в пределах судового хода, у плавучих навигационных знаков, грузовых и пассажирских причалов, под мостами;

12) маневрировать на судовом ходу (фарватере) либо в акватории порта, создавая своими действиями помехи транспортным и техническим судам морского и речного флота;

13) устанавливать моторы (подвесные двигатели) на лодки с превышением допустимой мощности, установленной производителем судна;

14) использовать суда в целях браконьерства и других противоправных действий;

15) осуществлять пересадку людей с одного судна на другое во время движения;

16) осуществлять заправку топливом без соблюдения мер пожарной безопасности;

17) выходить на судовой ход при видимости, составляющей менее 1 километра;

¹ Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 № 73 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 23. Ст. 2381.

18) осуществлять расхождение и обгон судов в зоне работающих дноуглубительных, дноочистительных и землесосных снарядов, а также в подходных каналах, при подходе к шлюзам;

19) двигаться в тумане или в других неблагоприятных метеоусловиях при ограниченной (менее 1 км) видимости, за исключением судов, использующих радиолокационное оборудование;

20) создавать угрозу безопасности пассажиров при посадке на суда, в пути следования и при высадке их с судов;

21) эксплуатировать судно в темное время суток при отсутствии, неисправности или несоответствии огней требованиям, установленным МППСС-72 и ППВВП;

22) выбрасывать за борт мусор, допускать загрязнение водных объектов нефтепродуктами.

Запрещается эксплуатация маломерных судов при наличии одной из следующих неисправностей:

- наличие, независимо от местонахождения, свищей и пробоин обшивки корпуса, повреждений набора корпуса или отсутствие его элементов, предусмотренных конструкцией;

- отсутствие или разгерметизация предусмотренных конструкцией маломерного судна герметичных отсеков, воздушных ящиков или блоков плавучести;

- не обеспечен полный угол перекадки руля (35 градусов на каждый борт), затруднено вращение рулевого штурвала;

- повреждение пера руля или деталей рулевого привода (направляющие блоки, опорные подшипники, натяжные талрепы, штуртросовая передача), наличие разрывов каболок штуртроса;

- отсутствие предусмотренных конструкцией деталей крепления рулевого привода (гайки, шплинты, контргайки);

- утечка топлива из баков, шлангов системы питания;

- наличие вибрации или уровня шума двигателя (подвесного мотора), превышающих допустимые эксплуатационной документацией значения;

- повреждение системы дистанционного управления двигателем, реверс-редуктором;

- несоответствие нормам комплектации и оборудования судна;

- отсутствие индивидуальных спасательных средств по количеству лиц, находящихся на борту, или их неисправность;

- якорные устройства и швартовное оборудование (кнехты, утки, роульсы, клюзы, киповые планки) не обеспечивают удержание маломерного судна при его стоянке, причаливании и шлюзовании.

Рассмотрим обязанности судоводителей и лиц, управляющих маломерными судами.

Судоводители обязаны иметь при себе во время плавания следующие документы:

- удостоверение на право управления маломерным судном;

- судовой билет маломерного судна или его заверенную копию;

– документы, подтверждающие право владения, пользования или распоряжения управляемым им судном в отсутствие владельца.

Судоводитель или лицо, управляющее маломерным судном, обязаны:

а) выполнять требования Правил пользования маломерными судами, ППВВП, МППСС-72, обязательных постановлений в морском порту, Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, обеспечивающих безаварийное плавание судов, безопасность людей на воде и охрану окружающей природной среды;

б) проверять перед выходом в плавание исправность судна и его механизмов, оснащенность необходимым оборудованием, спасательными средствами и другими предметами снабжения в соответствии с нормами, установленными техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности маломерных судов»;

в) обеспечить безопасность пассажиров при посадке, высадке и на период пребывания на судне;

г) осуществлять плавание в бассейнах (районах), соответствующих категории сложности района плавания судна, знать условия плавания, навигационную и гидрометеобстановку в районе плавания;

д) прекращать движение судна по требованию государственного инспектора по маломерным судам;

е) выполнять требования должностных лиц Государственной инспекции по маломерным судам по вопросам, относящимся к безопасности плавания маломерных судов и охране жизни людей на водных объектах.

Таким образом, правила пользования маломерными судами устанавливают порядок пользования маломерными судами, включая вопросы их движения, стоянки, обеспечения безопасности людей при их использовании. Одно из важных направлений правового регулирования касается индивидуальных спасательных средств. Они должны соответствовать размеру и массе лиц, их использующих, и при применении должны быть застегнутыми, обеспечивать закрепление, исключающее самопроизвольное снятие при падении в воду. Общими требованиями при эксплуатации любых маломерных судов стала обязанность быть одетым в спасательный жилет всем, кто находится на открытой палубе маломерного судна либо на беспалубных маломерных судах во время шлюзования или прохождения акватории порта. Соблюдать правила безопасности на водоемах и пользования маломерным судном обязан любой судоводитель вне зависимости от того, подлежит ли судно регистрации или нет, а также вне зависимости от того, чем приводится в движение судно – веслами или маломощным мотором.

Контрольные вопросы

1. Расскажите порядок пользования маломерными судами.
2. Назовите обязанности судоводителей и пассажиров.
3. Опишите организацию выпуска маломерных судов с баз (сооружений) для стоянок.

Тестовые задания

Вопрос	Иллюстрация	Варианты ответа
<p>1. Кто из перечисленных лиц обязан обеспечивать безопасность плавания маломерного судна?</p>		<p>1) судовладелец; 2) судоводитель; 3) капитан; 4) члены экипажа</p>
<p>2. В течение какого срока действует удостоверение на право управления маломерным судном с момента его выдачи?</p>		<p>1) 5 лет. 2) 15 лет. 3) бессрочно</p>
<p>3. При наличии какой из перечисленных неисправностей пользование маломерным судном запрещается?</p>		<p>1) наличие сквозных пробоин корпуса судна выше ватерлинии; 2) несоответствие отличительных (бортовых) огней установленным требованиям; 3) неисправность блокировки запуска двигателя (мотора) при включении реверса; 4) при любой из перечисленных</p>

РАЗДЕЛ 4.

НАДЗОР ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕМ МАЛОМЕРНЫМИ СУДАМИ

Надзор за использованием маломерными судами осуществляется подразделениями Государственной инспекции по маломерным судам территориальных органов МЧС России в соответствии с Правилами государственного надзора за маломерными судами¹.

Мероприятия по надзору за маломерными судами осуществляются посредством проведения на водных объектах рейдов и патрулирований, а также наблюдений с береговых и плавучих постов (далее – мероприятия по надзору), под которыми подразумевается:

– патрулирование – систематическое обследование водных объектов или их участков путем передвижения (выдвижения) должностных лиц органов государственной инспекции по маломерным судам, в назначенных районах или на определенных маршрутах с целью предупреждения, своевременного выявления и пресечения нарушений требований к использованию маломерными судами, а также обеспечения безопасности массовых и иных специальных мероприятий на водных объектах. Патрулирование может проводиться в форме установки плавучих или береговых постов в местах интенсивного движения судов путем размещения государственного инспектора по маломерным судам на судне (плавучем средстве) либо в специально оборудованном на берегу месте (транспортном средстве);

– рейд – надзорное мероприятие, осуществляемое путем выдвижения государственных инспекторов по маломерным судам в назначенные районы, находящиеся за пределами зон патрулирования инспекторского подразделения государственной инспекции по маломерным судам (далее – ГИМС), либо передвижение патрульной группы по определенному маршруту в период времени, превышающий календарные сутки.

Надзор за маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, осуществляется на плановой основе.

Начальник центра ГИМС Главного управления МЧС России по субъекту Российской Федерации (далее – Центр ГИМС) подготавливает, а главный государственный инспектор субъекта Российской Федерации утверждает:

– годовой план по надзору за маломерными судами;

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 08.02.2022 № 132 «Об утверждении Положения о Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Правил государственного надзора за маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, и Положения о классификации и освидетельствовании маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2013 г. № 820, а также о признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2022. № 7. Ст. 989.

- план по надзору за маломерными судами на месяц;
- еженедельный план по надзору за маломерными судами.

В годовой план по надзору за маломерными судами включается общий перечень мероприятий, в том числе профилактических, проводимых ГИМС с участием правоохранительных, природоохранных и других заинтересованных органов и организаций. При необходимости осуществляется согласование плана с организациями-соисполнителями.

В план по надзору за маломерными судами на месяц включаются следующие сведения:

- наименование инспекторских подразделений ГИМС, осуществляющих надзор;
- силы и средства, привлекаемые к осуществлению надзора;
- наименование соисполнителей (при наличии), их силы и средства (при наличии);
- место проведения мероприятий (наименование административно-территориальной единицы, наименование водного объекта или его участка);
- наименование надзорного мероприятия (патрулирование, рейд, пост).

В еженедельный план по надзору за маломерными судами включают:

- дату и время проведения надзорного мероприятия;
- наименование надзорного мероприятия (патрулирование, рейд, пост);
- наименование инспекторского подразделения ГИМС, осуществляющего надзор;
- фамилию и инициалы должностных лиц ГИМС, участвующих в надзорном мероприятии;
- наименование и номер судна или транспортного средства, используемого в надзорном мероприятии;
- место проведения мероприятий, маршрут (наименование административно-территориальной единицы, наименование водных объектов или их участков).

На основании утвержденного еженедельного плана руководителем инспекторского подразделения ГИМС оформляется наряд-задание, которое выдается на каждое судно, транспортное средство или патрульную группу.

Мероприятие по надзору за пользованием маломерными судами проводится с привлечением лиц, участие которых предусмотрено нарядом-заданием, и только тем должностным лицом (лицами), которое (которые) в нем указано (указаны).

При осуществлении мероприятий по надзору должностными лицами ГИМС проводится:

- разъяснительная и профилактическая работа среди населения в целях предупреждения аварий и происшествий с маломерными судами и снижения травматизма людей на водных объектах;
- выявление нарушений требований правовых актов, устанавливающих правила движения и регламентирующих порядок пользования маломерными судами;

– осуществление производства по делам об административных правонарушениях в порядке, установленном Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ).

Для участия в мероприятиях по надзору применяются служебные суда ГИМС, соответствующие схеме окраски, принятой в МЧС России, с нанесенной символикой ГИМС МЧС России, которые могут показывать ночью и днем синий круговой проблесковый огонь.

Проведение мероприятий по надзору осуществляется должностным лицом ГИМС в форменной одежде, при наличии нагрудного знака, служебного удостоверения, судовых и судоводительских документов, а также в достаточном количестве бланков необходимых процессуальных документов.

Решение об остановке, осмотре или задержании маломерного судна принимает старший патрульной группы (экипажа). Основанием для остановки маломерного судна может быть выявление признаков нарушения судоводителем установленных требований, которые объявляются судоводителю с указанием нормативного акта, их содержащего, либо необходимость проверки судовых и судоводительских документов.

О необходимости остановки маломерного судна судоводителя оповещают посредством подачи сигнала: повторяющееся горизонтальное движение флага-отмашки красного или белого цвета в сторону судна и (или) командой голосом: «Маломерному судну бортовой номер (название) застопорить ход (остановиться, лечь в дрейф, подойти к борту)». С целью привлечения внимания судоводителя могут дополнительно подаваться сигналы судовой сиреной, прожектором, фарой-искателем.

При наличии на служебном судне ГИМС и останавливаемом судне судовых радиостанций сигнал об остановке может быть продублирован на соответствующем канале судовой радиосвязи.

Остановка маломерного судна и подход к его борту служебного судна ГИМС, как правило, производится вне судового хода, в безопасном месте с соблюдением мер предосторожности. В случае непогоды – у берега или причального сооружения в защищенном от ветра и волнения месте. Ответственность за безопасность маневрирования при остановке маломерного судна несет старший патрульной группы (экипажа). Проверка судовых документов и, при необходимости, осмотр маломерного судна рекомендуется осуществлять после швартовки у борта служебного судна ГИМС, причального сооружения либо берега.

После остановки маломерного судна и его швартовки государственный инспектор:

- представляется судоводителю либо лицу, управляющему маломерным судном, с указанием своей должности и фамилии;
- по требованию судоводителя или лица, управляющего маломерным судном, предъявляет служебное удостоверение;
- требует от судоводителя предъявления удостоверения на право управления маломерным судном, судового билета маломерного судна или его копии, заверенной в установленном порядке, и документа на право пользования мало-

мерным судном (при отсутствии на борту собственника маломерного судна или судовладельца);

– объявляет основание для остановки.

Если должностному лицу ГИМС оказывается противодействие или угрожает опасность, то в целях исключения конфликтной ситуации рекомендуется обращаться за содействием к органам полиции в соответствии с Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», либо к другим правоохранительным органам, уполномоченным осуществлять охрану общественного порядка и обеспечение общественной безопасности.

Срок взаимодействия должностных лиц ГИМС с проверяемыми лицами, исходя из конкретной обстановки, обеспечивается минимально необходимым, включая время, требуемое для проведения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Не допускается необоснованное задержание движения проверяемого маломерного судна.

Судовой билет или удостоверение на право управления маломерным судном, имеющие признаки подделки, либо выведенные из обращения, изымаются с составлением протокола и вручением его копии гражданам или должностным лицам, у которых они изымаются. Изъятые у граждан и должностных лиц документы, имеющие признаки подделки, направляются в органы внутренних дел для принятия решения о возбуждении уголовного дела.

В случае выявления факта совершения административного правонарушения предпринимаются действия по его оформлению и в случаях, предусмотренных КоАП РФ, принимаются соответствующие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении (отстранение судоводителя от управления судном; освидетельствование судоводителя на состояние алкогольного опьянения; направление судоводителя на медицинское освидетельствование на состояние опьянения; задержание маломерного судна).

В случае управления маломерным судном лицом, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения (наличие у лица одного или нескольких признаков: запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке), а также при управлении маломерным судном лицом, не имеющим при себе удостоверения на право управления маломерным судном либо судового билета маломерного судна или его копии, заверенной в установленном порядке, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им маломерным судном в отсутствие владельца, лицо отстраняется от управления маломерным судном.

Об отстранении лица от управления маломерным судном составляется протокол, копия которого вручается лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

После отстранения лица от управления маломерным судном, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения, такое лицо освидетельствуется на состояние алкогольного опьянения.

Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения осуществляется государственным инспектором в присутствии двух понятых с использованием технического средства измерения, обеспечивающего запись результатов исследования на бумажном носителе.

В случае невозможности привлечения понятых фиксация процесса освидетельствования на состояние алкогольного опьянения может быть произведена с применением средств видеозаписи.

Освидетельствование лица на состояние алкогольного опьянения осуществляется непосредственно на месте его отстранения от управления маломерным судном. Перед проведением освидетельствования на состояние алкогольного опьянения должностным лицом ГИМС информируется освидетельствуемое лицо о порядке освидетельствования с применением технического средства измерения, целостности клейма государственного поверителя, наличии свидетельства о поверке или записи о поверке в паспорте технического средства измерения.

При проведении освидетельствования на состояние алкогольного опьянения должностное лицо ГИМС проводит отбор пробы выдыхаемого воздуха в соответствии с инструкцией по эксплуатации используемого технического средства измерения. Наличие или отсутствие состояния алкогольного опьянения определяется на основании показаний используемого технического средства измерения с учетом его допустимой погрешности.

В случае выявления наличия абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе (0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха) в результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения составляется акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, который подписывается государственным инспектором, освидетельствованным лицом и понятыми. При несогласии освидетельствованного с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения в акте освидетельствования делается соответствующая запись, после чего лицо направляется на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. При отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения акт освидетельствования не составляется.

Распечатку теста выдоха с записью результатов освидетельствования и подписью освидетельствованного лица и понятых приобщают к акту освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. Копия указанного акта выдается лицу, в отношении которого проведено освидетельствование на состояние алкогольного опьянения.

Основаниями для направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения являются:

– отказ лица от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

– несогласие лица с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

– наличие достаточных оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения при отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Направление лица, управляющего маломерным судном, на медицинское освидетельствование на состояние опьянения осуществляется должностным лицом ГИМС непосредственно после выявления соответствующих оснований.

О направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения составляется протокол. Протокол о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения оформляется с учетом возможности его подписания должностным лицом ГИМС, понятым и лицом, направленным на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. В случае отказа лица от подписания протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения либо нахождения его в состоянии, исключающем возможность подписания указанного протокола, в нем делается соответствующая запись. В протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения также фиксируется факт отказа лица от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения или несогласия с его результатом. К протоколу о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения приобщается бумажный носитель с записью отрицательных результатов освидетельствования на состояние алкогольного опьянения при наличии достаточных оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения.

В случае вынесения на основании результатов медицинского освидетельствования на состояние опьянения заключения о том, что состояние опьянения не установлено, лицо препровождается к месту отстранения от управления маломерным судном либо к месту нахождения его маломерного судна.

Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения, в котором отражены результаты медицинского освидетельствования на состояние опьянения, прилагается к протоколу о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

При положительном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, а также отказе лица от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения или несогласии лица с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения маломерное судно может быть задержано. Задержание маломерного судна и помещение его на специализированную стоянку осуществляется при невозможности устранения на месте причины задержания.

Маломерное судно не задерживается в случаях предоставления удостоверения на право управления маломерным судном, судового билета маломерного судна или его копии, заверенной в установленном порядке, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым маломерным судном в отсутствие владельца; предоставления для управления маломерным судном иного лица, при отсутствии оснований для его отстра-

нения от управления маломерным судном до начала перемещения задерживаемого маломерного судна на специализированную стоянку.

В соответствии с ч. 10 ст. 27.13 КоАП РФ перемещение транспортных средств на специализированную стоянку, за исключением транспортных средств, указанных в ч. 9 данной статьи, их хранение и возврат владельцам, представителям владельцев или лицам, имеющим при себе документы, необходимые для управления данными транспортными средствами, оплата лицами, привлеченными к административной ответственности за административные правонарушения, повлекшие применение задержания транспортных средств, стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств осуществляется в порядке, устанавливаемом законами субъектов Российской Федерации.

В случаях, когда не требуется отстранение судоводителя от управления маломерным судном, задержанное маломерное судно до помещения его на специализированную стоянку управляется судоводителем этого маломерного судна.

Выявление нарушений скоростного режима осуществляется только с применением технического средства измерения скорости при наличии свидетельства о метрологической поверке или записи о поверке в паспорте технического средства измерения. Результаты замера скорости, полученные с применением технического средства, и наименование (марка, модель) средства измерения указываются в протоколе об административном правонарушении.

При выявлении транспортных средств, числящихся похищенными, должностным лицом ГИМС принимаются меры по информированию об этом органов внутренних дел.

По результатам мероприятий по надзору за использованием маломерными судами после их завершения составляется отчет, к которому прикладываются документы, подтверждающие результаты, и указываются в нем меры, принятые по результатам мероприятий по надзору за использованием маломерными судами.

При выявлении нарушений требований правил пользования маломерными судами в случаях, предусмотренных КоАП РФ, составляется протокол об административном правонарушении. В случае, если при совершении судоводителем административного правонарушения назначается административное наказание в виде предупреждения или административного штрафа, протокол об административном правонарушении не составляется, а уполномоченным на то должностным лицом на месте совершения административного правонарушения выносится постановление по делу об административном правонарушении, о назначении административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа. Копию постановления по делу об административном правонарушении вручают под расписку лицу, в отношении которого оно вынесено.

В случае, если судоводитель, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание, составляется протокол об административном правонарушении.

О задержании маломерного судна делается запись в протоколе об административном правонарушении или составляется отдельный протокол. Копию протокола о задержании маломерного судна вручают лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

Таким образом, Государственный надзор осуществляется Государственной инспекцией по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий посредством проведения во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации рейдов и патрулирований, а также наблюдений с береговых и плавучих постов (далее – мероприятия по надзору) с целью соблюдения судоводителями маломерных судов обязательных требований, установленных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области обеспечения безопасности плавания маломерных судов.

Государственный надзор включает в себя осуществление следующих административных процедур:

- надзор за маломерными судами (в том числе с использованием технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме);
- проверка документов, подтверждающих государственную регистрацию маломерного судна, право судоводителя управлять маломерным судном и годность маломерного судна к плаванию;
- остановка маломерного судна;
- применение мер административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях.

Контрольные вопросы

1. Расскажите порядок планирования надзора за маломерными судами.
2. Расскажите порядок проведения мероприятий по надзору.
3. Перечислите основания и порядок остановки маломерного судна.
4. Опишите действия должностных лиц территориальных подразделений ГИМС МЧС России при выявлении факта совершения административного правонарушения.
5. Расскажите порядок освидетельствования судоводителей на состояние алкогольного опьянения.

Тестовые задания

Вопрос	Иллюстрация	Варианты ответа
<p>1. Что означает сигнал горизонтальное движение флагом – отмашкой, подаваемый с патрульного судна ГИМС?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) «Подойдите к моему борту»; 2) «Прошу лечь на обратный курс»; 3) «Проходите по борту со стороны отмашки»; 4) «Прошу остановить судно»
<p>2. Что должен выполнить судоводитель в случае неуверенности в оценке ситуации (неясность в действиях других судов, потеря ориентировки и т.п.)?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1) уменьшить ход или прекратить движение до выяснения ситуации; 2) продолжать движение, не меняя курса и скорости; 3) максимально быстро покинуть место развития ситуации; 4) изменить курс и двигаться к ближайшему берегу.

РАЗДЕЛ 5.

ОРГАНИЗАЦИЯ ОХРАНЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СЛУЖЕБНЫХ ПЛАВСРЕДСТВ

Правовые и организационные основы деятельности территориальных органов МВД России на объектах водного транспорта по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности

Исследование организационно-правовых основ деятельности территориальных органов МВД России на транспорте по обеспечению охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на водном транспорте необходимо начинать с понятийного аппарата.

Под обеспечением общественного порядка и общественной безопасности на транспорте принято понимать систему мер по осуществлению надзора за соблюдением правил, действующих на его объектах, которые обеспечивают:

- общественное спокойствие, общественную нравственность, человеческое достоинство и здоровье граждан;
- нормальное функционирование средств транспорта и обслуживающих его систем;
- предупреждение и пресечение нарушений этих правил, применение мер государственного или общественного воздействия к нарушителям¹.

В учебной литературе понятие «общественная безопасность на объектах транспорта» рассматривается как система общественных отношений, возникающих в процессе пользования источниками повышенной опасности в сфере пассажирских и грузовых перевозок на основе правовых и организационно-технических норм (правил) в целях недопущения (предупреждения и пресечения) вредных последствий, обеспечения нормального состояния и функционирования объектов транспорта, сохранности жизни и здоровья пассажиров и перевозки грузов.

Обеспечение и организация охраны общественного порядка и безопасности на транспорте осуществляется в сложных специфических условиях деятельности транспортной системы, включающей объекты железнодорожного, воздушного и водного транспорта, имеющего свои особенности².

¹ Административная деятельность полиции. Часть Особенная: учебное пособие / под ред. проф. О.И. Бекетова. – Омск: Омская академия МВД России, 2016. – 356 с.

² Повышение эффективности деятельности органов внутренних дел по обеспечению общественной безопасности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта: учебно-практическое пособие / В.В. Кардашевский [и др.]. – М.: Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2019. С. 34.

Условия исключительности водного транспорта, специфики его функционирования в разных условиях, единства управления и обеспечения безопасности и общественного порядка, а также другие факторы потребовали создания в 1918 г. речной милиции.

На особенности деятельности органов внутренних дел на водном транспорте влияют многие факторы и условия (политические, экономические, социально-культурные, правовые, демографические, технические, технологические и др.). Так, например, ООП и ООБ на водном транспорте организуется с учетом:

- географических, социально-экономических особенностей территории обслуживания, численности и миграции населения, иностранных граждан и лиц без гражданства, характеристики объекта транспортной инфраструктуры, мест размещения и режима работы предприятий, организаций и учреждений, расположения объектов особой важности, жизнеобеспечения, банков, специальных учреждений;

- плотности пассажиропотока на объектах водного транспорта и транспортной инфраструктуры с учетом сезонности (времени года);

- количества, уровня, динамики и структуры преступности, административных правонарушений на объектах водного транспорта и транспортной инфраструктуры с учетом времени года, метеорологических условий, а также региональных (территориальных) особенностей;

- мест эпизодического осложнения оперативной обстановки на объектах водного транспорта и транспортной инфраструктуры;

- численности личного состава и протяженности зоны оперативного обслуживания;

- материально-технического обеспечения линейных подразделений (специальные средства, средства связи, вычислительная, электронная организационная, специальная техника, служебные плавсредства).

Обеспечение правопорядка на транспорте требует от сотрудников высочайшего профессионализма: знания не только своей специальности, но и особенностей функционирования многих транспортных служб, технологических процессов отраслей транспорта, умения мгновенно ориентироваться в постоянно меняющейся оперативной обстановке и незамедлительно действовать зачастую один на один с преступником, рискуя жизнью¹.

Сотрудникам ОВД на водном транспорте при охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности необходимо осуществлять взаимодействие со следующими правоохранительными и иными субъектами, а именно: ГИМС МЧС России – с целью выявления нарушений, совершаемых судоводителями маломерных судов и управляющими гидроциклами; Росгвардии – в целях совместного патрулирования и выявления нарушений общественного порядка; надзора и рыбоохраны; ФСБ России – с целью выявления не-

¹ Пестов Н.Н., Соловьев А.А. Угрозы безопасности объектов железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Основные направления деятельности по обеспечению транспортной безопасности ОВД на транспорте МВД России // Труды Академии управления МВД России. 2015. № 2. С. 38.

законной добычи водных биологических ресурсов, а также с транспортной прокуратурой, представителями государственного управления морского и речного надзора; службы безопасности морских и речных портов. Так, например, УТ МВД России по СЗФО во взаимодействии с надзорными органами, на внутренних водных путях проведено 600 рейдовых мероприятий, в ходе которых особое внимание уделено вопросам безопасности объектов водного транспорта¹.

Значительное место в деятельности территориальных органов МВД России на водном транспорте занимают вопросы обеспечения охраны общественного порядка и общественной безопасности при проведении общественно-политических и культурно-массовых мероприятий. Например, праздник выпускников «Алые паруса» в 2019 г. посетили более 1,4 млн зрителей, подготовительные мероприятия по охране правопорядка начинались за несколько месяцев до самого праздника.

Так, сотрудники транспортной полиции следят за недопущением несанкционированного прохода плавательных средств в зону проведения мероприятия, а также за безопасностью на набережных, где собираются зрители².

Таким образом, обеспечение общественной безопасности и общественного порядка являются приоритетным направлением территориальных органов МВД России на объектах водного транспорта, так как с увеличением количества пассажиров увеличивается и количество лиц, совершающих противоправные деяния, так или иначе желающих нарушить этот общественный порядок и общественную безопасность.

Можно сделать вывод, что деятельность территориальных органов МВД России на водном транспорте – это комплексная деятельность совместно с другими правоохранительными и иными органами в области охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан, интересов общества и государства от преступных и иных противоправных действий.

Сотрудникам ОВД на водном транспорте при охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности необходимо осуществлять взаимодействие с правоохранительными субъектами, а также с транспортной прокуратурой, представителями государственного управления морского и речного надзора; службы безопасности морских и речных портов.

В учебной литературе под организацией охраны общественного порядка и безопасности понимают осуществление ОВД, другими государственными и общественными организациями комплекса основанных на законе, выработанных наукой и практикой управленческих функций, направленных на обеспечение их целенаправленной, согласованной и эффективной деятельности по непосредственной охране порядка и безопасности, по защите жизни, здоровья, прав

¹ Материалы к расширенному заседанию коллегии УТ МВД России по СЗФО по подведению итогов за 2019 г. – Санкт-Петербург, 2020.

² Интервью начальника Санкт-Петербургского линейного отдела МВД России на водном транспорте полковника полиции Ю.А. Григорьева. На празднике юности // Правопорядок на транспорте. 2019. № 8 (163). С. 7.

и свобод граждан, интересов общества и государства от преступных и иных противоправных действий¹.

Осуществление охраны общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на водном транспорте осуществляется подразделениями по охране общественного порядка. Рассмотрим, как организуется деятельность двух подразделений, осуществляющих охрану общественного порядка и общественной безопасности, а именно специализированного отдела (отделения, группы, направления) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) и строевых подразделений ППСП.

Специализированные подразделения по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) были созданы приказом МВД России от 8 мая 2019 г. № 309 «О внесении изменений в нормативные правовые акты МВД России».

В целях совершенствования деятельности специализированных отделов (отделений, групп, направлений) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного управления (отдела, отделения) Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, специализированных отделений (групп, направлений) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного отдела, отделения (пункта) полиции в составе линейного управления (отдела, отделения) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, повышения их роли в охране общественного порядка и обеспечении общественной безопасности приказом МВД России от 25 февраля 2020 г. № 95 «Об организации деятельности специализированных отделов (отделений, групп, направлений) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного управления (отдела, отделения) Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, специализированных отделений (групп, направлений) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного отдела, отделения (пункта) полиции в составе линейного управления (отдела, отделения) Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» утверждено Наставление по организации деятельности и исполнению сотрудниками специализированных отделов (отделений, групп, направлений) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфра-

¹ См.: Организация охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности. В 2 ч. Ч. 1: учебник для слушателей Академии управления МВД России, проходящих обучение по программе магистратуры в соответствии с требованиями федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по направлению подготовки 38.04.02 «Менеджмент» / С.В. Байгажаков, А.Г. Елагин, В.А. Казюлин [и др.]. – М.: Академия управления МВД России, 2017. – 282 с.

структуры) линейного управления (отдела, отделения) Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, специализированных отделений (групп, направлений) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного отдела, отделения (пункта) полиции в составе линейного управления (отдела, отделения) Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте служебных обязанностей на объектах транспорта.

Основными задачами СПООП являются¹:

– защита граждан, общества, государства от противоправных посягательств; предупреждение, пресечение преступлений и административных правонарушений на КПП, постах, расположенных на границах зоны ТБ или ее частей, а также непосредственно в зоне ТБ; обеспечение общественного порядка и общественной безопасности;

– принятие мер реагирования в случае идентификации работниками подразделений ТБ в ходе проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ при условии отсутствия законных оснований для их ношения или хранения либо в случае выявления лиц, не имеющих правовых оснований для прохода (проезда) в зону ТБ или ее часть; организация взаимодействия ЛУ (ЛО), ЛОП (ЛПП) с подразделениями и организациями, задействованными в обеспечении ТБ, другими ПО по линии обеспечения охраны ОП и ОБ.

Исходя из результатов деятельности отдельных УТ МВД России на транспорте создание данного подразделения на водном транспорте не вызывает сомнений.

Далее перейдем к особенностям организации патрульно-постовой службы на водном транспорте, которая осуществляется на основе ведомственного законодательства.

На объектах водного транспорта (вокзалах, пристанях, портах и судах) ППСП организуется начальником ЛУ, ЛО (отделения) МВД России с учетом интенсивности пассажирских и грузовых перевозок, учитывая:

- сезонность (время года);
- движения судов;
- складывающуюся оперативную обстановку.

¹ Приказ МВД России от 08.10.2018 № 663 «Об утверждении Типового положения о специализированном отделе (отделении, группе, направлении) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного управления (отдела, отделения) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, специализированном отделении (группе, направлении) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного отдела, отделения (пункта) полиции в составе линейного управления (отдела, отделения) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 04.04.2021).

Основными формами организации ППСП в сфере пассажирских перевозок на водном транспорте являются:

- патрулирование нарядами подразделений ППСП на вокзалах, портах, пристанях и причалах, с обходом мест сосредоточения пассажиров, и других объектах транспорта, выставление в этих местах постов;
- сопровождение нарядами судов;
- патрулирование на катерах по рекам, водоемам, акваториям портов, проведение рейдов в прибрежной полосе моря;
- участие членов общественных формирований правоохранительной направленности, ЧОО в обеспечении правопорядка.

Обеспечение правопорядка на судах обеспечивается нарядами сопровождения. Состав наряда определяется начальником ОВД на водном транспорте и в количестве не менее двух человек, из их числа назначается старший. При необходимости наряд возглавляется лицами среднего или старшего начальствующего состава.

Для сопровождения судов и туристических судов с лицами, следующими организованными группами, выделяется усиленный наряд ППСП.

Организация работы наряда сопровождения осуществляется по графику, который разрабатывается руководством ЛУ, (отдела, отделения) МВД России на водном транспорте.

В графике указывается перечень подлежащих сопровождению судов, время начала и конца работы, место и время пересадок.

Наряд сопровождения при выполнении задач взаимодействует с территориальными органами МВД России на районном уровне по маршруту следования судна, судовой командой, экипажем.

При несении службы ППСП на водном транспорте должны знать расположение акватории, порта, дислокацию ближайших нарядов и схему связи с ними, правила перевозки пассажиров и виды проездных документов, основные должностные обязанности работников транспорта, а также особенности совершения правонарушений на объектах транспорта, приемы маскировки преступников.

При осуществлении охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности сотрудники обязаны:

- лично и с помощью работников транспорта принимать меры к поддержанию общественного порядка, предупреждению и пресечению преступлений и административных правонарушений;
- устанавливать и задерживать лиц, находящихся в розыске, условно осужденных и условно освобожденных, самовольно оставивших места исполнения наказаний, а также пытающихся войти в доверие к пассажирам с целью совершения кражи вещей и иных материальных ценностей;
- не допускать посадку и высадку пассажиров на ходу судна;
- не допускать хождения посторонних лиц по охраняемым территориям товарных парков, портов; оказывать необходимую помощь работникам транспорта и охраны в предотвращении хищений грузов и имущества.

При сопровождении судов наряды ППСП обязаны:

- перед отправлением судна устанавливать связь с капитаном (старшим помощником капитана) судна и обеспечивать общественный порядок при посадке пассажиров и отправлении судна;

- поддерживать в пути следования постоянную связь с членами судовой команды и оказывать им содействие при исполнении ими служебных обязанностей в случаях, когда граждане отказываются подчиняться их законным требованиям;

- предупреждать и пресекать порчу судового оборудования;

- выявлять факты злоупотребления со стороны работников транспорта (провоз безбилетных пассажиров, запрещенного к перевозке груза и другие), информировать об этом капитана судна и докладывать рапортом начальнику ОВД на водном транспорте;

- при крушениях, авариях, стихийных бедствиях и пожарах немедленно докладывать об этом в ближайший ОВД, принимать меры к спасению людей, оказанию помощи пострадавшим, обеспечению охраны места происшествия и имущества;

- по прибытии судна на пристань, в порт после высадки пассажиров, выгрузки багажа и груза совместно с работниками транспорта осматривать судовые помещения и принимать меры к сохранности забытых вещей, докладывать о прибытии в дежурную часть с конечного пункта.

Обнаруженные при осмотре забытые или утерянные вещи оформляются должностными лицами судна, станции, вокзала в соответствии с правилами перевозок, действующими на водном транспорте¹, а ценности и документы сдаются по акту в дежурную часть органа внутренних дел.

В связи изложенным необходимо рассмотреть полномочия нарядов ППСП на катерах.

В обязанности наряда входит:

- знать основные положения правил плавания по внутренним водным путям, меры ответственности;

- в пределах предоставленных полномочий оказывать содействие ГИМС в предупреждении и пресечении нарушений правил плавания и эксплуатации судов;

- проводить профилактическую работу на акватории водного бассейна среди отдыхающих граждан о необходимости соблюдения ими правил поведения и мер безопасности при купании в водоемах;

- принимать все меры по оказанию помощи гражданам, терпящим бедствие на воде;

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 06.02.2003 № 72 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 7. Ст. 646.

– оказывать содействие природоохранительным органам и органам рыбоохраны в предупреждении и пресечении правонарушений в области охраны рыбных запасов, флоры и фауны.

Например, проводятся мероприятия, направленные на нейтрализацию деятельности организованных групп, действующих в сфере незаконного оборота биологических ресурсов.

Осуществляются мероприятия в отношении рыбохозяйственных предприятий, которые занимаются не только переработкой рыбопродукции, но и пополнением численности мальков.

Таким образом, организация деятельности по охране общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на водном транспорте осуществляется преимущественно двумя подразделениями: специализированным отделом (отделением, группой, направлением) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) и строевыми подразделениями ППСП на водном транспорте.

Перечень объектов водного транспорта, находящихся в оперативном обслуживании территориальных органов МВД России на транспорте

В зону оперативного обслуживания территориальных органов МВД России на транспорте входят объекты морского и речного транспорта¹.

К объектам морского транспорта относят:

1. Морские порты, причалы, пристани. При этом границами территории морского порта являются границы его территории и акватории.

2. Гидротехнические сооружения с земельными отводами и средства навигационной обстановки, подведомственные Минтрансу России, в пределах судоходной части морских портов.

3. Суда и другие плавательные средства, независимо от портов приписки, находящиеся у причалов и в акватории портов, вокзалов и других гидротехнических сооружений, стоящих на рейдах акватории морских портов.

4. Находящиеся на территории портов предприятия, учреждения и организации, а также судоходная часть акватории морских портов.

5. Склады, ангары, предназначенные для хранения грузов, помещения для переработки грузов на территории портов, вокзалов, причалов независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности.

6. Здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории порта и предназначенные для государственного контроля и надзора в порту.

7. Пункты специализированного отстоя и ремонта плавательных средств, судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных.

8. Морские терминалы.

¹ Приказ МВД России от 28.03.2015 № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

К объектам речного транспорта относят:

1. Речные порты, пассажирские терминалы, причалы и пристани по обслуживанию грузовых и пассажирских судов. Границей территории речного порта является охраняемая территория, предназначенная для обработки судов и грузов.

2. Внутренние водные пути Российской Федерации в пределах их границ при наличии территориальных органов МВД России на транспорте.

3. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров и грузов, плавательные средства, находящиеся на главном судовом ходу.

4. Судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных, пункты специализированного отстоя и ремонта грузовых и пассажирских судов.

5. Главный судовый ход акватории рек и каналов без учета боковых притоков при наличии территориальных органов МВД России на транспорте. Под главным судовым ходом следует понимать водное пространство на внутреннем водном пути, предназначенное для движения судов в период навигации и обозначенное на местности плавучими знаками судовой обстановки (или карте), по отношению к другим судовым ходам, в данном районе он является главным (основным).

6. Плавучие базы отдыха, дебаркадеры.

7. Плавучие знаки судовой обстановки.

8. Острова, расположенные в водных акваториях портов, рек и прибрежных вод, на которых отсутствуют городские и сельские поселения.

9. Судходные (судходные шлюзы и судоподъемники, судходные плотины) и портовые гидротехнические сооружения.

Кроме того, на морском и речном транспорте к объектам оперативного обслуживания относятся:

1) по линии экономической безопасности и противодействия коррупции:

– предприятия, учреждения и организации морского и речного транспорта Минтранса России, иные организации независимо от их места нахождения, формы собственности и ведомственной принадлежности, занятые в сфере обеспечения речной, морской деятельности и транспортного строительства на основе договорных отношений, в части осуществления деятельности, связанной с транспортными организациями;

– строящиеся объекты водного транспортного комплекса;

2) по линии экономической безопасности и в таможенной сфере: пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации – морские, смешанные пункты пропуска (в период навигации функционируют как речные, в период ледостава – как автомобильные (по льду)), а также речные;

3) привокзальные площади, за исключением выполнения обязанностей и реализации прав полиции на автодорожной части привокзальных площадей, предусмотренных пунктом 19 части 1 статьи 12 и пунктами 20, 21 части 1 статьи 13 Федерального закона «О полиции». Привокзальные площади – территории, предназначенные для обслуживания пассажиров водного транспорта, прилегающие к морским портам, вокзалам, причалам, речным портам, пассажир-

ским терминалам, причалам и пристаням по обслуживанию грузовых и пассажирских судов.

4) отделения перевозки почты акционерного общества «Почта России» при морских и речных портах, пристанях.

Обеспечение, эксплуатация (использование), хранение, техническое обеспечение и ремонт служебного водного транспорта органов внутренних дел Российской Федерации.

Порядок пользования маломерными судами, состоящими на вооружении органов внутренних дел Российской Федерации определяется приказом МВД России от 31 декабря 2008 г. № 1199 «О некоторых вопросах обеспечения, эксплуатации (использования), хранения, технического обеспечения и ремонта служебного водного транспорта органов внутренних дел Российской Федерации».

Приказ утверждает:

1. Инструкцию о порядке эксплуатации (использования), хранения, технического обеспечения и ремонта служебного водного транспорта органов внутренних дел Российской Федерации.

2. Нормы расхода ходовых часов, моторесурса главных двигателей и вспомогательных механизмов катеров органов внутренних дел Российской Федерации.

3. Нормы обеспечения шкиперским инвентарным имуществом и расходными материалами катеров, вспомогательных судов и плавсредств, судоремонтных мастерских и подразделений материально-технического обеспечения органов внутренних дел Российской Федерации.

Рассмотрим каждое направление.

Особенности передачи, транспортировки и приемки служебных плавсредств органов внутренних дел.

Подготовка морской, речной техники и имущества к передаче (сдаче) в подразделениях МВД России осуществляется начальником органов внутренних дел или другими должностными лицами, ответственными за техническое состояние морской, речной техники и имущества.

Морская, речная техника и имущество учитывается в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. На катера, вспомогательные суда и плавсредства окружные управления материально-технического снабжения системы МВД России выписывают формуляры установленной формы.

Работы по подготовке служебных плавсредств и имущества к передаче (сдаче) проводятся личным составом подразделений, в которых она содержалась, и экипажами катеров, вспомогательных судов и плавсредств.

Служебные плавсредства и имущество органа внутренних дел, подготовленные к передаче, должны быть исправны, полностью укомплектованы, пройти положенное техническое обслуживание, заправлены горючим и смазочными материалами (если в распорядительных документах не указано иное качественное состояние и укомплектованность передаваемой морской, речной техники и имущества).

Недостатки в техническом состоянии морской, речной техники и имущества устраняются сдающим органом внутренних дел (заводом-изготовителем, ремонтным предприятием, базой хранения ресурсов МВД России).

Передача морской, речной техники и имущества в другие подразделения органов внутренних дел производится в установленном порядке на основании решений должностных лиц, имеющих соответствующие полномочия. Готовность к передаче морской, речной техники и имущества проверяется комиссией, назначаемой приказом начальника органа внутренних дел.

Основания для передачи морской, речной техники и имущества:

– из территориальных органов МВД России на районном уровне в другие подразделения в пределах территориального органа МВД России на региональном уровне – приказ начальника управления на транспорте МВД России по федеральному округу, начальника линейного управления МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, руководителя территориального органа МВД России на региональном уровне;

– из одного управления на транспорте МВД России по федеральному округу, линейного управления МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте в другое – распоряжение начальника Главного управления на транспорте МВД России;

– из одного подразделения на межрегиональном уровне и учреждения, ответственность за деятельность которых несут Министр внутренних дел Российской Федерации, его первый заместитель и заместители, главного управления МВД России по федеральному округу, территориального органа МВД России на региональном уровне в другое – распоряжение начальника Департамента по материально-техническому и медицинскому обеспечению Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Во всех случаях передачи морской, речной техники и имущества прием-передача оформляется в соответствии с нормативными правовыми актами, регламентирующими организацию бюджетного учета в Российской Федерации. При этом составляются акты технического состояния и делаются соответствующие записи в регистрах учета и формулярах.

О получении (передаче) морской, речной техники и имущества управление на транспорте МВД России по федеральному округу, линейное управление МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, территориальный орган МВД России на региональном уровне докладывает в орган снабжения (ОУМТС МВД России) с приложением акта технического состояния.

Служебные плавсредства и имущество для обеспечения органов внутренних дел доставляется автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным транспортом на ближайšie выгрузочные (распределительные) станции, порты (пристани), аэродромы (посадочные площадки) и другие назначенные места, а также своим ходом. Погрузка морской, речной техники и имущества при транспортировании железнодорожным, водным, воздушным транспортом осуществляется (силами и средствами) сдающим органом внутренних дел, заводом-изготовителем, ремонтным предприятием, БХР МВД России.

Каждый вид транспортирования требует соответствующей подготовки личного состава. Личный состав должен быть обучен правилам погрузки и буксирования катера, знать правила безопасности при различных видах транспортирования.

Подготовка служебных плавсредств к транспортированию включает:

- размещение и закрепление морской, речной техники и имущества на транспортировочной платформе в соответствии с разработанной технической документацией;

- снятие, упаковку и укладку во внутренние помещения съемного оборудования, комплектующих изделий, легкоъемных деталей и приборов;

- опломбирование горловин, вентиляционных шахт, дверей (люков) и других сборочных единиц;

- установку щитов на стекла и иллюминаторы;

- слив воды из систем катера и охлаждения двигателей, нанесение защиты от коррозии, проведение полной или частичной консервации катера;

- нанесение отметок, указывающих расположение центра тяжести и массы;

- выполнение других работ, предусмотренных нормативно-техническими (эксплуатационными) документами.

В ходе длительного транспортирования морской, речной техники и имущества производятся:

- внешний осмотр;

- проверка надежности креплений;

- проверка отсутствия подтеканий горючего и смазочных материалов, специальных и других жидкостей;

- проверка наличия пломб;

- выполнение работ согласно требованиям нормативно-технической (эксплуатационной) документации по поддержанию в технически исправном состоянии, обеспечивающих сохранность и безопасность при транспортировании.

Прием поступившей на комплектование органов внутренних дел морской, речной техники и имущества производится в присутствии представителей транспортных предприятий, обеспечивающих доставку на основании перевозочных документов.

При отсутствии перевозочных документов прием морской, речной техники и имущества осуществляется по фактическому их наличию и состоянию с составлением приемо-сдаточных документов установленной формы.

Прием морской, речной техники оформляется актом о приеме-передаче объекта основных средств (кроме зданий, сооружений) в порядке, предусмотренном Инструкцией по бюджетному учету. При приеме морской, речной техники и имущества от представителя транспортных предприятий органам внутренних дел должны быть проверены комплектность морской, речной техники и имущества, а также сохранность пломб отправителя. В случае нарушения целостности пломб и при обнаружении недостатков в морской, речной технике и имуществе составляется коммерческий акт, на основании которого предъявляются претензии.

При наличии других обстоятельств, свидетельствующих о нарушении договора перевозок транспортной организацией, составляется акт общей формы.

Для получения морской, речной техники и имущества на заводах-изготовителях, ремонтных заводах, БХР МВД России, в других органах внутренних дел руководитель органа внутренних дел назначает приказом и направляет группу представителей (представителя).

Старшему группы представителей (представителю) органа внутренних дел в установленном порядке выдается доверенность на получение морской, речной техники и имущества.

Состав группы (представитель) обязан пройти специальное обучение на управление катерами, знать устройство и правила эксплуатации принимаемой морской, речной техники и имущества, должен быть допущенным к ее самостоятельному обслуживанию.

При приеме морской, речной техники и имущества проверяется наличие формуляров (паспортов), другой эксплуатационной документации, правильность их заполнения, техническое состояние, укомплектованность и состояние запасных частей, инструмента и принадлежностей, передаваемых вместе с морской, речной техникой и имуществом.

Техническое состояние морской, речной техники и имущества устанавливается путем внешнего осмотра, проверкой работоспособности всех систем служебных плавсредств с проведением швартовых и ходовых испытаний.

Организация эксплуатации служебных плавсредств в органах внутренних дел.

Под эксплуатацией служебных плавсредств понимается комплекс мероприятий, проводимых в органах внутренних дел по принятию морской, речной техники и имущества от завода-изготовителя, ремонтного предприятия или БХР МВД России, по вводу их в эксплуатацию, использованию по назначению, хранению и транспортированию в порядке, установленном действующим законодательством.

Организация эксплуатации морской, речной техники и имущества возлагается на начальника органа внутренних дел, которая осуществляется в соответствии с планами основных мероприятий личным составом, назначенным ответственным за ее содержание и эксплуатацию, в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России, правилами, руководствами, инструкциями и технической (эксплуатационной) документацией предприятий-изготовителей, после проведения соответствующих испытаний и освидетельствований территориальными подразделениями ГИМС МЧС России.

На каждый катер (плавсредство), в соответствии с документами и на основании которых он получен ОУМТС МВД России оформляет и выдает формуляр, в котором отражается состояние его эксплуатации и ремонта, а также удостоверяется его принадлежность к конкретному органу внутренних дел.

Формуляры в установленном порядке хранятся в органе внутренних дел как документ строгой отчетности. В случае утери (порчи) формуляра начальник органа внутренних дел организует проведение служебной проверки. Выдача новых формуляров взамен утерянных (испорченных) производится ОУМТС

МВД России по письменному ходатайству начальника органа внутренних дел. В случае списания катеров, формуляры, выданные органом снабжения, возвращаются последним вместе с актом о списании в установленной форме. При этом в формулярах делается отметка «аннулирован». ОУМТС МВД России хранят формуляры списанных катеров в течение 5 лет, после чего они подлежат уничтожению в установленном порядке.

Учет катеров ведется путем составления инвентарных карточек учета основных средств. Инвентарная карточка учета основных средств заводится на каждый катер.

Постановка на балансовый учет и ввод в эксплуатацию каждого катера осуществляется на основании приказа начальника органа внутренних дел, в котором указываются:

- наименование, проект, заводской номер, присвоенный бортовой номер, штатное предназначение;
- заводские номера главного и вспомогательного двигателей, наработка их на день ввода в строй, нормы ежемесячного и годового расхода моторесурса;
- подразделение, к которому катер прикрепляется;
- должности, специальные звания, фамилии членов экипажа, назначенных на катер.

Морские, речные катера перед вводом в эксплуатацию проходят соответствующие испытания и ставятся на учет в Российском морском (речном) регистре или в Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России с присвоением бортового номера и выдачей регистрационных документов в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Учет эксплуатации катеров осуществляется:

- ежедневно в судовом (вахтенном) журнале плавсредств органа внутренних дел, являющимся документом первичного учета органа внутренних дел. Журнал после заполнения хранится не менее трех лет и уничтожается только после проведения документальной ревизии финансово-хозяйственной деятельности органа внутренних дел;
- ежемесячно в отчете по расходу горюче-смазочных материалов;
- в актах расследования аварий (поломок).

Планирование эксплуатации и ремонта катеров отражается в плане основных мероприятий соответствующих подразделений. При этом плановый расход ходовых часов и моторесурсов не должен превышать норм, установленных нормативными правовыми актами МВД России.

В целях поддержания неисправной (поврежденной) морской, речной техники и имущества в готовности к применению (использованию) в органе внутренних дел организуется ее своевременное возвращение в строй (восстановление).

Под восстановлением морской, речной техники и имущества понимается комплекс организационно-технических мероприятий (работ), направленных на приведение вышедшей из строя морской, речной техники и имущества, возможность его дальнейшего использования.

Под вышедшей из строя морской, речной техникой и имуществом подразумевается неисправная (поврежденная), затонувшая, опрокинутая, засыпанная морская, речная техника и имущество, севшие на мель и неспособные самостоятельно сняться с нее, получившие аварийные повреждения, потерявшие ход.

Ответственным за организацию ремонта морской, речной техники и имущества является начальник органа внутренних дел.

Организация ремонта морской, речной техники и имущества включает:

- определение потребности в текущем, среднем, капитальном ремонтах, капитальном ремонте по техническому состоянию морской, речной техники и имущества;

- определение порядка и сроков отправки техники в ремонт и приема отремонтированной техники;

- всестороннее материально-техническое обеспечение ремонтных работ;

- ведение учетной и отчетной документации по ремонту техники.

Осмотры и ремонт технических средств, корпуса, устройств и систем катера проводятся с целью:

- обеспечения постоянной готовности его к действию с должным запасом ресурса, необходимым для выполнения оперативных задач;

- выявления дефектов, способных привести к поломке или аварии;

- выявления и предупреждения нормальных и преждевременных износов;

- проверки контрольно-измерительных приборов, предохранительных устройств, аварийно-предупредительной сигнализации и защиты;

- принятия мер по сохранению, поддержанию и восстановлению тактико-технических характеристик;

- накопления и обобщения данных, характеризующих техническое состояние и износ отдельных деталей, узлов, механизмов, систем и конструкций с целью уточнения объема, периодичности проведения работ, прогнозирования технического состояния и внесения в ремонтные ведомости очередного ремонта.

В случае обнаружения при техническом обслуживании неисправностей или повреждений следует принять меры к их срочному устранению силами личного состава или судоремонтного предприятия. Устранение повреждений, износов и других дефектов корпусов, устройств и систем катера, выявленных в процессе эксплуатации, которые невозможно устранить силами личного состава, производится во время доковых, навигационных, текущих и средних ремонтов ремонтными предприятиями и мастерскими.

Выполненный навигационный, текущий, средний и капитальный ремонты должны обеспечить ресурс техники до очередного планового ремонта.

Навигационный ремонт катеру предоставляется после выработки моторесурса главного двигателя и необходимости производства частичного или полного его вскрытия или агрегатной замены, а также в случаях производства крупных работ по корпусу и техническим средствам.

Для выполнения отдельных сложных работ в установленном порядке могут привлекаться специалисты судоремонтных мастерских.

Под доковым ремонтом понимается ремонт подводной части катера, выполняемый в доке (на слипе, стенке, берегу). В процессе докового ремонта катера восстанавливаются средства защиты корпуса от коррозии и обрастания, проводятся необходимые осмотры и освидетельствования, устраняются выявленные дефекты подводной части корпуса, движительно-рулевого комплекса, донно-бортовой арматуры и других составных частей подводной части корпуса, ремонт которых на плаву невозможен. Доковый ремонт необходимо совмещать с очередным ремонтом катера. Если срок между ремонтами больше срока между докованиями, то постановка катера в доковый ремонт должна производиться в соответствии с нормами независимо от срока ремонта.

Под текущим ремонтом понимается ремонт катера на судоремонтном предприятии, выполняемый для поддержания его свойств в заданных пределах с заменой и (или) восстановлением отдельных быстроизнашивающихся технических средств и корпусных конструкций.

Под средним ремонтом понимается ремонт катера на судоремонтном предприятии, выполняемый для восстановления его свойств до заданных значений с заменой и (или) восстановлением технических средств и корпусных конструкций.

На судоремонтных предприятиях также производятся:

- переоборудование катера – совокупность операций по изменению конструкций катера, технических средств в целях изменения его функционального назначения;

- модернизация катера – совокупность операций по изменению конструкций катера, технических средств в целях улучшения отдельных свойств катера;

- гарантийный ремонт – ремонт катера, выполняемый силами и средствами завода-изготовителя катера или исполнителя ремонта в течение гарантийного срока для восстановления свойств катера до значений, установленных в нормативно-технической документации на постройку или ремонт, при условии выполнения личным составом катера правил технической эксплуатации;

- аварийный ремонт – неплановый ремонт катера, выполняемый для устранения причин и последствий повреждений, вызванных аварийным случаем.

При проведении ремонта катеров могут использоваться следующие методы:

- комплексный метод ремонта – метод, при котором ремонт всех технических средств, в том числе связи, штурманского, специального и другого вооружения катера, проводится судоремонтным предприятием по единому заказу и в единый срок, установленный планом;

- агрегатный метод ремонта – метод ремонта, при котором определенную часть ремонтируемых технических средств катера заменяют новыми или отремонтированными из обменного фонда, а по остальным техническим средствам проводят работы в объеме ремонтных ведомостей.

Ремонт технических средств, механизмов, агрегатов, корпусных конструкций, систем и устройств катера распределен на следующие виды:

- текущий ремонт механизма – ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности изделия, состоящий в замене и (или)

восстановлении его отдельных частей, как правило, выполняется по эксплуатационной документации;

– средний ремонт механизма – ремонт, выполняемый для восстановления исправности и частичного восстановления ресурса механизма с заменой или восстановлением его составных частей ограниченной номенклатуры и контролем технического состояния составных частей, проводимым в объеме, установленном нормативно-технической документацией;

– капитальный ремонт механизма – ремонт, выполняемый для восстановления исправности и полного (или близкого к полному) восстановления ресурса механизма с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые. Значения частично восстанавливаемого или близкого к полному ресурса устанавливаются в нормативно-технической документации.

Сроки и организация ремонта отражаются в договорах (контрактах) на ремонт каждого катера в зависимости от его технического состояния и трудоемкости ремонтных работ по нормам, действующим на ремонтном предприятии.

Передача техники и имущества в ремонтные организации производится на основании распоряжения начальника органа внутренних дел.

Документальное оформление сдачи морской, речной техники и имущества в ремонт и приема их после ремонта, учет находящейся в заводском ремонте техники осуществляется в соответствии с установленным законодательством Российской Федерации.

Особенности эксплуатации катеров

Ежедневные и еженедельные осмотры катера проводятся лицом, ответственным за его эксплуатацию с отметкой в судовом журнале. Организация, порядок, объем выполняемых работ, обеспечение живучести катера и мер безопасности в период проведения осмотров, заводских ремонтов должны соответствовать требованиям, изложенным в соответствующих разделах правил и инструкций по эксплуатации заводов-изготовителей.

В целях использования главных двигателей и вспомогательных механизмов в течение срока службы катера и обеспечения постоянной готовности его к действию с должным запасом ресурса, необходимым для выполнения оперативно-служебных задач, установлены Нормы расхода ходовых часов, моторесурса главных двигателей и вспомогательных механизмов катеров органов внутренних дел.

Годовая норма расхода ходовых часов, моторесурса главных двигателей не должна превышать 1000 часов (для местности с периодом навигации до 6 месяцев в году не должна превышать 500 часов).

Годовая норма расхода ходовых часов для каждого катера определяется по формуле:

$T_{х.ч.} = (T_{н.} - T_{р.}) \times t_{ч.м.}$, где:

$T_{х.ч.}$ – годовая норма расхода ходовых часов катером (час);

$T_{н.}$ – продолжительность навигации (месяц);

$T_{р.}$ – продолжительность ремонта катера в навигационный период (месяц);

$t_{ч.м.}$ – норма ходовых часов катера в месяц.

Годовая норма ходовых часов (Тх.ч.) расходуется в соотношении:

90 процентов – на выполнение оперативно-служебных задач;

8 процентов – на профподготовку сотрудников-мотористов;

2 процента – на другие мероприятия.

В случае выработки двигателями катера установленных моторесурсов (а также при параметрах, имеющих отклонения от значений, допускаемых инструкцией завода-изготовителя по эксплуатации данного двигателя) и необходимости дальнейшей их эксплуатации, в отдельных случаях моторесурсы могут быть увеличены на основании заключения комиссии, назначенной начальником органа внутренних дел, по проведению контрольной проверки двигателей. Комиссия проверяет двигатели на различных режимах работы на ходу катера. Параметры работы каждого двигателя указываются в акте технического состояния и заключениях о продлении ресурса работы каждого двигателя. Акт технического состояния утверждается начальником органа внутренних дел. Решение о продлении ресурса двигателей заносится в соответствующие разделы формуляров.

При ожидаемом бездействии от 1 до 6 месяцев, в случае транспортирования сроком свыше 10 суток, постановки на зимнее хранение, осуществления текущего ремонта, превышающего один месяц, катер должен быть законсервирован.

Под консервацией понимается комплекс мероприятий, направленных на сохранение корпуса катера, его оборудования в работоспособном состоянии в период бездействия, с определенной степенью готовности к использованию в течение установленного срока и условий хранения.

О постановке катера на хранение объявляется в приказе начальника органа внутренних дел, в котором указываются:

- наименование катера, проект и бортовой номер;
- заводские номера главного и вспомогательного двигателей, наработка их на день консервации, расход и остаток назначенного годового моторесурса;
- место хранения катера, объем и сроки подготовки места хранения;
- мероприятия по обеспечению взрыво- и пожаробезопасности, непотопляемости и экологической защите в ходе консервации катера и последующем хранении;

– должностные лица, ответственные за подготовку, консервацию и хранение.

Записи о консервации катера и механизмов делаются лицами, ответственными за эксплуатацию, в формуляре катера. Процесс расконсервации является обязательным и не зависит от срока нахождения катера в консервации.

Под расконсервацией катера понимается комплекс мероприятий, направленных на приведение катера к использованию по назначению и вводу его в строй. Технологическая последовательность расконсервации катера и его механизмов проводится в соответствии с прилагаемыми к ним инструкциями заводов-изготовителей. Решение о расконсервации катера принимает начальник органа внутренних дел, которое объявляется в приказе. В приказе указываются: наименование, проект, присвоенный бортовой номер, штатное предназначение, подразделение, в котором катер эксплуатируется; наработка главного и вспомогательного двигателей на день ввода в строй, нормы ежемесячного и годового расхода моторесурса; должности, специальные звания, фамилии членов экипажа.

жа; сроки и порядок расконсервации катера. По окончании расконсервации катера и его механизмов вносятся соответствующие записи в формуляры, эксплуатационные журналы.

Особенности эксплуатации шкиперского инвентарного имущества, инвентарного и расходного инструмента, расходных материалов.

Количество шкиперского инвентарного имущества, инвентарного и расходного инструмента, расходных материалов, подлежащих отпуску органу внутренних дел определяется Нормами обеспечения шкиперским инвентарным имуществом и расходными материалами катеров, вспомогательных судов и плавсредств, судоремонтных мастерских и подразделений материально-технического обеспечения органов внутренних дел.

Тросовые изделия: буксиры, перлины, гордени, леера и другие – изготавливаются личным составом из расходных тросов, выдаваемых по нормам обеспечения. Кранцы, маты, швабры могут изготавливаться личным составом. На изготовление кранцев разрешается использовать новые пеньковые тросы, предусмотренные нормами обеспечения, а для изготовления матов и швабр – старые тросы, вышедшие из употребления или имеющие износ более 20 процентов.

Количество расходных материалов и расходного инструмента, предусмотренное нормами обеспечения, установлено на один год эксплуатации катера. Нормами обеспечения учтена потребность в инструменте для проведения ремонтов корпусов и оборудования катеров.

Особенности использования горючего и смазочных материалов

Для обеспечения горючим двигателей, котлов, форсуночных камбузов, кипятильников и других механизмов катеров, вспомогательных судов и плавсредств новых проектов, не вошедших в нормы обеспечения ГСМ катеров, вспомогательных судов и плавсредств (для главных двигателей и вспомогательных механизмов) органа внутренних дел, производится в соответствии с тактико-техническими данными, при их отсутствии – устанавливаются комиссионно.

При составлении заявок на горючее и смазочные материалы годовая потребность в топливе для одного катера (килограммов) определяется по формуле:

$$Q_{кг} = qч \times T_{х.ч} + Q_{х/х.г}, \text{ где:}$$

$qч$ – норма расхода топлива на ходовой час катера (кг/час);

$T_{х.ч}$ – годовая норма расхода ходовых часов катера (час) определяется по формуле:

$$T_{х.ч} = (T_n - T_r) \times t_{х.ч}, \text{ где:}$$

T_n – продолжительность навигации (месяцев);

T_r – продолжительность ремонта катера (месяцев) в навигационный период;

$t_{х.ч}$ – норма ходовых часов катера в месяц (час);

$Q_{х/х.г}$ – годовой расход топлива на холостой ход катера (килограммов) определяется по формуле:

$$Q_{х/х.г} = q_{х/х.ч} \times T_{х/х.г}, \text{ где:}$$

$q_{х/х.ч}$ – норма расхода топлива на час холостого хода одного двигателя (килограммов);

$T_x/x.g$ – количество часов холостого хода одного двигателя за год, определяется по формуле:

$T_x/x.g = 0,1 \times (T_n - T_p) \times t_{ч.м.}$, где:

$t_{ч.м.}$ – месячная норма расхода моторесурса под нагрузкой одного двигателя (час).

Если в органе внутренних дел состоит на вооружении два и более плавсредств, то годовая (заявочная) потребность в топливе (килограммов) одной марки всех катеров определяется по формуле:

$Q_{тг} = Q_{кг1} + Q_{кг2} + Q_{кгn}$, где:

$Q_{кг1}$ – годовая потребность в топливе (килограммов) первого катера;

$Q_{кг2}$ – годовая потребность в топливе (килограммов) второго катера;

$Q_{кгn}$ – годовая потребность в топливе (килограммов) n-го катера.

Для обеспечения постоянной готовности двигателей к действию топливо и смазочное масло должно быть всегда кондиционным. Марки и основные физико-химические показатели топлива и масел, применяемых на двигателях морской техники, приведены в паспортах, формулярах и инструкциях по эксплуатации этих двигателей. Запрещается смешивать однотипные масла с разными присадками.

Ответственность за организацию контроля качества топлива и смазочных масел, применяемых на катерах, возлагается на начальника органа внутренних дел.

Расход топлива и масел должен производиться в пределах выделенных лимитов и эксплуатационных норм. Учет основных запасов, расход топлива и масел за сутки, за месяц ведутся в судовом (вахтенном) журнале. Ежеквартально и один раз в конце года подводятся итоги по топливоиспользованию для проверки соответствия фактического расхода топлива и масла установленным эксплуатационным нормам.

Списание катеров, электромеханического оборудования, двигателей и агрегатов, аварийно-спасательного имущества, шкиперского инвентарного имущества, инвентарного и расходного инструмента и расходных материалов, горючего и смазочных материалов производится в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Порядок выхода и возвращения служебных плавсредств, требования к их дополнительному оснащению специальным оборудованием и средствами.

Выход катеров с мест постоянной стоянки производится в следующем порядке:

– выход катера со стоянки осуществляется по распоряжению начальника органа внутренних дел;

– ответственный за эксплуатацию катера перед выходом в рейс проверяет исправность и работоспособность всех силовых агрегатов (оборудования) катера, степень его заправки ГСМ;

– ответственный за эксплуатацию катера докладывает в дежурную часть органа внутренних дел о выходе катера;

– оперативный дежурный органа внутренних дел делает отметку в журнале выхода и возвращения с указанием даты, времени выхода, маршруте движения и ответственного за распоряжение катером;

– начальник органа внутренних дел определяет периодичность выхода на связь ответственного за эксплуатацию катера.

При возвращении катера из рейса к месту его постоянной стоянки ответственный за эксплуатацию катера докладывает оперативному дежурному органа внутренних дел о выполнении задач, после чего оперативный дежурный органа внутренних дел в журнале выхода и возвращения плавсредств ставит отметку с указанием даты и времени возвращения, ставит подпись.

Катера органа внутренних дел в зависимости от назначения обеспечиваются дополнительным специальным оборудованием:

1. Патрульные полицейские катера:

– специальными цветографическими схемами;

– оборудованием световой и звуковой сигнализации;

– мобильными радиостанциями, позволяющими поддерживать устойчивую радиосвязь с дежурными частями органа внутренних дел и морскими (речными) судами (морскими, речными предприятиями);

– 26 мм сигнальным пистолетом с боекомплектом (аварийно-спасательной пиротехникой);

– соответствующим навигационным оборудованием.

2. Оперативно-служебные катера:

– мобильными радиостанциями (в соответствии с табелем положенности), позволяющими поддерживать устойчивую радиосвязь с дежурными частями органов внутренних дел и морскими (речными) судами (морскими, речными предприятиями);

– 26 мм сигнальным пистолетом с боекомплектом (аварийно-спасательной пиротехникой);

– соответствующим навигационным оборудованием.

Подводя итог, можно сделать вывод, что деятельность территориальных органов МВД России на водном транспорте – это комплексная деятельность совместно с другими правоохранительными и иными органами в области охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан, интересов общества и государства от преступных и иных противоправных действий.

Контрольные вопросы

1. Назовите цели и задачи деятельности Главного управления на транспорте МВД России.

2. Назовите объекты морской транспортной инфраструктуры, входящие в зону обслуживания территориальных органов МВД России на водном транспорте.

3. Назовите объекты речной транспортной инфраструктуры, входящие в зону обслуживания территориальных органов МВД России на водном транспорте.

4. Назовите основные формы взаимодействия территориальных органов МВД России на транспорте с иными территориальными органами МВД России по вопросам охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности.

5. Раскройте особенности эксплуатации служебных маломерных судов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Техника управления моторным судном менее сложна, чем парусной яхтой, и требует меньшей физической нагрузки, чем на гребных судах, к тому же оно надежно в эксплуатации, а его малая осадка позволяет совершать плавание по каналу, по несудоходной реке, на открытых водных пространствах, в безветрие или при небольшом волнении. Большая маневренность позволяет без особых затруднений плавать по различным рейдам, шлюзоваться, идти вверх по рекам с сильным течением (против течения), оказывать в случае необходимости помощь другим судам и людям, терпящим бедствие.

Маломерные суда весьма разнообразны: это лодки с подвесными моторами; килевые лодки с хорошей мореходностью и большой грузоподъемностью; моторные яхты с мощным двигателем, приспособленные к дальним походам самого различного назначения, способные держаться на большой волне, и многие другие, используемые для туризма, рыбалки, походов, спортивной подводной охоты и т.п.

Служебные моторные лодки, катера для дальних походов должны обладать хорошими мореходными качествами, быть тщательно оборудованы, а выходящие в море, озеро, большое водохранилище иметь навигационные приборы и пособия, а также необходимый запас топлива и продовольствия.

Если плавание моторных прогулочных, а также спортивно-гоночных судов ограничено небольшим конкретным районом, то плавание служебных плавсредств может проходить в самых разнообразных условиях. Управление такими судами столь же ответственно, как и вождение однотипных судов транспортного, промыслового и служебно-разъездного флота. Поэтому служебные плавсредства должны иметь хорошие мореходные качества, а судоводитель – быть опытным в судовождении. Он должен уметь ориентироваться в постоянно меняющейся обстановке, учитывать все факторы, которые могут каким-либо образом повлиять на движение управляемого им судна. Важно предусмотреть время и место действия на судно неблагоприятных факторов, что возможно лишь при твердом знании теоретических основ судовождения и судовой практики.

Для достижения поставленных задач судоводитель маломерного судна в практике управления судном обязан:

- непрерывно оценивать меняющуюся навигационную обстановку;
- производить выбор пути и скорости на каждый момент движения;
- все время осуществлять управление судном по выбранному пути, изменяя скорость и направление движения своего судна в пределах установленных норм;
- осуществлять и экстренно реагировать на вызванные изменения навигационной обстановки.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море от 20.10.1972: сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. – Москва, 1979. С. 435–461.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207.
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. № 11. Ст. 1001.
4. Водный кодекс Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 23. Ст. 2381.
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2013 г. № 820 «О государственном надзоре за маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, об их классификации и освидетельствовании, о государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, классификации и освидетельствовании спортивных парусных судов, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых актов правительства Российской Федерации» (вместе с «Правилами государственного надзора за маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях», «Правилами классификации и освидетельствования спортивных парусных судов», «Правилами классификации и освидетельствования маломерных судов, используемых в некоммерческих целях») // Собрание законодательства Российской Федерации. 2013. № 39. Ст. 4976.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2003 г. № 72 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 7. Ст. 646.
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 8 февраля 2022 г. № 132 «Об утверждении Положения о Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Правил государственного надзора за маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, и Положения о классификации и освидетельствовании маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2013 г. № 820, а также о признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2022. № 7. Ст. 989.
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030

года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2021. № 50 (часть IV). Ст. 8613.

9. Приказ МВД России от 8 октября 2018 г. № 663 «Об утверждении Типового положения о специализированном отделе (отделении, группе, направлении) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного управления (отдела, отделения) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, специализированном отделении (группе, направлении) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры) линейного отдела, отделения (пункта) полиции в составе линейного управления (отдела, отделения) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

10. Приказ МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

11. Приказ МВД России от 4 августа 2008 г. № 676 «Об утверждении форм акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения» // Российская газета. 2008. № 178.

12. Приказ Минтранса России от 3 марта 2014 г. № 58 «Об утверждении Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей» // Российская газета. 2014. № 190.

13. Приказ Минтранса России от 19 января 2018 г. № 19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям» (зарегистрировано в Минюсте России 07.03.2018 № 50283) [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

14. Приказ МЧС России от 6 июня 2020 г. № 487 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

15. Письмо МЧС России от 4 февраля 2015 г. № 9/1-3-153 «О маломерных судах» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

16. ГОСТ 26600-98. Межгосударственный стандарт «Знаки навигационные внутренних водных путей. Общие технические условия» / Межгосударственный совет по стандартизации, метрологии и сертификации. – Минск, 1998.

17. Административная деятельность полиции. Часть Особенная: учебное пособие / под ред. проф. О.И. Бекетова. – Омск: Омская академия МВД России, 2016. – 356 с.

18. Антонов В.В., Романов В.В. Маломерное судно на водоемах России. – Москва, 2006. – 372 с.

19. Государственный доклад «О состоянии и использовании водных ресурсов Российской Федерации в 2017 году». – Москва: НИИ-Природа, 2018. – 298 с.

20. Ильин Н.Н. Использование специальных знаний в области судовождения при производстве трасологической экспертизы // Российский следователь. – 2021. – № 4. – С. 26–29.

21. Организация охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности. В 2 ч. Ч. 1: учебник для слушателей Академии управления МВД России, проходящих обучение по программе магистратуры в соответствии с требованиями федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по направлению подготовки 38.04.02 «Менеджмент» / С.В. Байгажаков, А.Г. Елагин, В.А. Казюлин [и др.]. – Москва: Академия управления МВД России, 2017. – 282 с.

22. Пестов Н.Н., Соловьев А.А. Угрозы безопасности объектов железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Основные направления деятельности по обеспечению транспортной безопасности ОВД на транспорте МВД России // Труды Академии управления МВД России. – 2015. – № 2. – С. 38.

23. Повышение эффективности деятельности органов внутренних дел по обеспечению общественной безопасности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта: учебно-практическое пособие / В.В. Кардашевский [и др.]. – Москва: Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2019. – 89 с.

24. Пронин П.Н. Пособие для начинающих судоводителей маломерных судов. – Ульяновск: Регион-Инвест, 2017. – 214 с.

УЧЕБНОЕ ИЗДАНИЕ

Александров Алексей Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент;
Котарев Сергей Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент;
Степкин Роман Михайлович,
кандидат юридических наук, доцент;
Антонов Алексей Евгеньевич,
кандидат юридических наук;
Голубятникова Юлия Юрьевна,
кандидат экономических наук;
Петрыкин Николай Николаевич,
кандидат исторических наук;
Рухленко Олеся Викторовна;
Боталова Марина Евгеньевна

Основы подготовки сотрудников органов внутренних дел – судоводителей маломерных судов

Учебное пособие

Редактор
Комп. верстка

О.Н. Тулина
И.Ю. Чернышева

Подписано в печать 2022. Формат 60х90/16
Усл. печ. 4 л. Тираж 54 экз. Заказ 21

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати
Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина
г. Белгород, ул. Горького, 71

ISBN 978-5-91776-435-1

