

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПРИКАЗ

19 января 2018 г.

Москва

№ 19

## Об утверждении правил плавания судов по внутренним водным путям

В соответствии с пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 11, ст. 1001; 2003, N 14, ст. 1256, N 27, ст. 2700; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 50, ст. 5279, N 52, ст. 5498; 2007, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, 5557, N 50, ст. 6246; 2008, N 29, ст. 3418, N 30, ст. 3616; 2009, N 1, ст. 30, N 18, ст. 2141, N 29, ст. 3625, N 52, ст. 6450; 2011, N 15, ст. 2020, N 27, ст. 3880, N 29, ст. 4294, N 30, ст. 4577, 4590, 4591, 4594, 4596, N 45, ст. 6333, 6335; 2012, N 18, ст. 2128, N 25, ст. 3268, N 26, ст. 3446, N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; 2014, N 6, ст. 566, N 42, ст. 5615, N 45, ст. 6153, N 49, ст. 6928; 2015, N 1, ст. 55, N 29, ст. 4356, ст. 4359; 2016, N 11, ст. 1478, N 27, ст. 4300; 2017, N 27, ст. 3945, N 52, ст. 7923, официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 29.12.2017), подпунктом 5.2.11(8) Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 15, ст. 1612; N 24, ст. 2601; N 52, ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740; N 11, ст. 1029; N 17, ст. 1883; N 18, ст. 2060; N 22, ст. 2576; N 42, ст. 4825; N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378; N 4, ст. 506; N 6, ст. 738; N 13, ст. 1558; N 18, ст. 2249; N 32, ст. 4046; N 33, ст. 4088; N 36, ст. 4361; N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650; N 6, ст. 652; N 11, ст. 1222; N 12, ст. 1348; N 13, ст. 1502; N 15, ст. 1805, N 25, ст. 3172; N 26, ст. 3350; N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935; N 26, ст. 3801, 3804; N 32, ст. 4832; N 38, ст. 5389; N 46, ст. 6526; N 47, ст. 6660; N 48, ст. 6922; 2012, N 6, ст. 686; N 14, ст. 1630; N 19, ст. 2439; N 44, ст. 6029; N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388; N 12, ст. 1322; N 26, ст. 3343; N 33, ст. 4386; N 38, ст. 4821; N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1286, N 18, ст. 2177, N 30, ст. 4311, ст. 4325, N 37 ст. 4974, N 42, ст. 5736, N 43, ст. 5901, N 43, ст. 5926; 2015, N 2, ст. 491, N 16, ст. 2394, N 17, ст. 2571, N 20, ст. 2925, N 38, ст. 5300, N 47, ст. 6605, N 49, ст. 6976; 2016, N 1, ст. 242, N 2, ст. 325, N 7, ст. 996, ст. 997, N 16, ст. 2229, N 28, ст. 4741, N 37, ст. 5497, N 40, ст. 5752, N 42, ст. 5929; 2017, N 10, ст. 1485, N 37, ст. 5539, N 42, ст. 6166, N 43, ст. 6327, N 52, ст. 8161), приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Правила плавания судов по внутренним водным путям.
2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу по истечении шести месяцев после дня его официального опубликования.
3. Признать утратившими силу приказы Минтранса России: от 14 октября 2002 г. N 129 «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Общей Федерации» (зарегистрирован Министром России 30 декабря 2002 г., регистрационный N 4088); от 31 марта 2003 г. N 114 «О внесении изменений и дополнений в приказ Минтранса России N 129 от 14 октября 2002 года» (зарегистрирован Министром России 7 апреля 2003 г., регистрационный N 4387).

Министр М.Ю. Соколов

Утверждены  
приказом Минтранса России  
от 19.01.2018 N 19

## ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

## I. Общие положения

1. Правила плавания судов по внутренним водным путям (далее - Правила) устанавливают порядок плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации (далее - ВВП).
2. Правила движения и стоянки судов в бассейнах внутренних водных путей (далее - правила движения и стоянки судов), утверждаемыми в соответствии с пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» <1> (далее - КВТФ), применительно к отдельным участкам ВВП бассейна могут быть определены иные нормы, чем установленные в настоящих Правилах, при этом применяются нормы правил движения и стоянки судов.
- <1> Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 11, ст. 1001; 2003, N 14, ст. 1256, N 27, ст. 2700; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 50, ст. 5279, N 52, ст. 5498; 2007, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, 5557, N 50, ст. 6246; 2008, N 29, ст. 3418, N 30, ст. 3616; 2009, N 1, ст. 30, N 18, ст. 2141, N 29, ст. 3625, N 52, ст. 6450; 2011, N 15, ст. 2020, N 27, ст. 3880, N 29, ст. 4294, N 30, ст. 4577, 4590, 4591, 4594, 4596, N 45, ст. 6333, 6335; 2012, N 18, ст. 2128, N 25, ст. 3268, N 26, ст. 3446, N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; 2014, N 6, ст. 566, N 42, ст. 5615, N 45, ст. 6153, N 49, ст. 6928; 2015, N 1, ст. 55, N 29, ст. 4356, ст. 4359; 2016, N 11, ст. 1478, N 27, ст. 4300; 2017, N 27, ст. 3945, N 52, ст. 7923, официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 29.12.2017).

Издание ежесуточных сообщений и передача ежесуточных сообщений на суда осуществляется администрациями бассейнов внутренних водных путей (далее - АБВВП).

## II. Визуальная сигнализация

3. Требования, относящиеся к сигнальным огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца (далее - темное время суток). На судне не должны выставляться другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за сигнальные огни, предписанные настоящими Правилами, ухудшать их видимость или служить помехой для наблюдения.
4. Требования, относящиеся к сигнальным знакам, должны соблюдаться от восхода до захода солнца (далее - светлое время суток). Требования к расположению на судах и дальности видимости сигнальных огней и знаков визуальной сигнализации приведены в приложении N 1 к настоящим Правилам.
5. В условиях, при которых визуальная видимость ограничена из-за тумана, мглы, снеговая, сильная ливня, песчаной бури или иным причинам и составляет менее километра (далее - условия ограниченной видимости), в светлое время суток судоводители должны применять визуальную сигнализацию, предписанную настоящими Правилами для темного времени суток.
6. Суда, находящиеся на ремонте или на отстое в акваториях, расположенных на участке внутреннего водного пути, предназначенного для судоходства и обозначенного знаками навигационного оборудования (далее - судовой ход) и не создающие препятствий для других судов, сигнальные огни и знаки, предписанные настоящими Правилами, могут не нести.
7. На судах применяются следующие сигнальные огни:
  - белый или красный огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 225° и установленный таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до 22,5° позади траверза каждого борта (далее - топовый огонь);
  - зеленый огонь на правом борту и красный огонь на левом борту, каждый из которых должен излучать непрерывный свет по дуге горизонта в 112,5° и установленные таким образом, чтобы этот свет был виден с направления прямо по носу судна до 22,5° позади траверза соответствующего борта (далее - бортовые огни);
  - белый огонь, расположенный в кормовой части судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 135° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до 67,5° в сторону каждого борта (далее - кормовой огонь);
  - белый огонь, расположенный на краю ходового мостика (на борту), излучающий непрерывный свет по дуге горизонта 180° и установленный таким образом, чтобы светить от направления по траверзу 90° в сторону носа и кормы (далее - стояночный бортовой огонь);
  - огни, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 360° (далее - круговой огонь);
  - желтый огонь, расположенный в кормовой части судна, излучающий непрерывный свет по дуге горизонта в 135° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до 67,5° в сторону каждого борта (далее - буксировочный огонь);
  - огни, излучающий световые проблески через регулярные интервалы времени с частотой 120 или более проблесков в минуту (далее - проблесковый огонь);
  - проблесковый огонь белого цвета, излучающий свет по дуге горизонта в 112,5° от траверза судна к носу или корме с перекрестием диаметральной плоскости судна на 22,5° (далее - светомимпульсная отмашка).
8. Для беспрепятственного прохода под мостами, через шлюзы или под воздушными переходами линий электропередач судно может нести топовые огни на меньшей, чем установлено настоящими Правилами, высоте.

должен нести два кормовых огня, расположенных по горизонтальной линии ниже буксировочного огня.

23. Буксировщик, в случае осуществления буксировки под бортом другого судна, на ходу должен нести сигнальные огни, указанные в пункте 18 настоящих Правил.

Грузовое или пассажирское самоходное судно с механическим двигателем при осуществлении в аварийном случае буксировки под бортом другого судна на ходу должно нести сигнальные огни в соответствии с пунктом 13 настоящих Правил.

Самоходное судно, буксируемое под бортом, должно нести: один белый топовый огонь и один кормовой огонь при длине судна менее 50 метров; два белых топовых огня и один кормовой огонь при длине судна 50 метров и более.

Несамоходное судно, буксируемое под бортом, должно нести один белый топовый огонь в носовой части и один кормовой огонь.

24. Несамоходные суда буксирного состава, следующего за одним или несколькими буксировщиками, должны нести:

единочное судно длиной до 50 метров - один белый круговой огонь; одиночное судно длиной 50 метров и более - по одному белому круговому огню на носовой и кормовой частях;

в составе - по одному белому круговому огню на носовой части

каждого судна и на кормовой части последнего судна.

Самоходное судно с механическим двигателем с работающими двигателями, буксирное судно на тресе, должно нести сигнальные огни, указанные в пункте 13 настоящих Правил, за исключением бортовых огней.

25. Парусное судно на ходу должно нести:

при длине более 20 метров - бортовые огни, один кормовой огонь и два круговых огня около топа мачты, расположенные по вертикальной линии, причем верхний огонь должен быть красным, а нижний - зеленым; при длине от семи метров до 20 метров - бортовые огни и один кормовой огонь, в том числе если данные огни объединены в фонаре, установленном в верхней части мачты;

судно длиной менее семи метров - один белый круговой огонь, расположенный на мачте, при приближении других судов это судно должно также освещать свой парус фонарем с белым огнем.

Судно, идущее под парусом и одновременно использующее силовую механическую установку, на ходу должно нести сигнальные огни, указанные в пункте 13 настоящих Правил.

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

27. Судно с механическим двигателем, перевозящее опасный груз, или судно с механическим двигателем, которое не было дезагломерировано после перевозки опасного груза, должно нести на ходу в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 13 настоящих Правил, один красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого топового огня.

Толкаемое несамоходное судно с опасным грузом или толкаемое несамоходное судно, которое не было дезагломерировано после перевозки опасного груза, должно нести сигнальные огни в соответствии с пунктом 17 настоящих Правил.

Буксируемое несамоходное судно с опасным грузом или буксируемое несамоходное судно, которое не было дезагломерировано после перевозки опасного груза, должно нести сигнальные огни в соответствии с пунктом 24 настоящих Правил, а также один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

28. Толкач, если он осуществляет толкание судов, указанных в пункте 27 настоящих Правил, или толкание состава, в который входят суда, указанные в пункте 27 настоящих Правил, вместо верхнего белого топового огня в вершине треугольника из топовых огней, предусмотренного пунктом 5 приложения N 1 к настоящим Правилам, должен нести один красный топовый огонь.

29. Буксировщик, если в буксирном им составе находятся суда, указанные в пункте 27 настоящих Правил, в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 18 настоящих Правил, должен нести один красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней.

30. Паром канатной переправы должен нести:

один белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее пяти метров от поверхности воды, при этом такая высота может быть уменьшена до трех метров, если длина парома не превышает 15 метров; один желтый проблесковый круговой огонь, расположенный на расстоянии не менее метра над белым круговым огнем.

Канат канатной переправы должен быть освещен у обоих берегов фонарями, прикрытыми сверху защитными козырьками.

31. Самоходное судно с механическим двигателем, занятое толканием, буксировкой на тресе или под бортом несамоходного судна на переправе, кроме сигнальных огней, указанных в пунктах 16, 18 или 23 настоящих Правил, на ходу должно нести один желтый проблесковый круговой огонь.

32. Плот на ходу должен нести:

при длине плота менее 60 метров - один белый круговой огонь на хвостовой части;

при длине плота 60 метров и более, но менее 120 метров - по одному белому круговому огню на головной и хвостовой частях;

при длине плота 120 метров и более, но менее 240 метров - по одному белому круговому огню на каждом углу плота;

при длине плота 240 метров и более, но менее 480 метров - по одному белому круговому огню на каждом углу плота и на каждом борту в средней части плота;

при длине плота 480 метров и более на каждом борту устанавливаются дополнительные белые круговые огни, расположенные таким образом, чтобы расстояние между огнями по длине плота не превышало 240 метров.

## IV. Стояночная сигнализация в темное время суток

33. Одиночное самоходное судно шириной пять метров и менее, а также одиночное несамоходное судно длиной менее 50 метров на стоянке должно нести на мачте один белый круговой огонь.

Одиночное самоходное судно шириной более пяти метров на стоянке должно нести один белый круговой огонь в носовой части, два кормовых огня, расположенных горизонтально, и один белый огонь на краю ходового мостика, расположенный выше бортовых огней и видимый со стороны судовой хода в секторе 180° от направления прямо по носу до направления прямо по корме.

Одиночное несамоходное судно длиной 50 метров и более на стоянке должно нести по одному белому круговому огню в носовой и кормовой части.

34. В составе или группе соединенных несамоходных судов, стоящих на рейде или у берега, суда, находящиеся со стороны судовой хода, и все суда переднего судна должны нести по одному белому круговому огню на носовой части, а все суда последнего (заднего) судна - на кормовой части.

35. Судно с опасным грузом на стоянке должно нести в дополнение к сигнальным огням, указанным в пункте 33 настоящих Правил, один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

36. Нефтеперерабатывающие, нефтебуксировочные и зачисленные станции должны нести сигнальные огни, указанные в пункте 33 настоящих Правил для несамоходного судна соответствующего размера, а также один красный круговой огонь, расположенный выше белых круговых огней.

37. Экранолан и судно на воздушной подушке на стоянке должны нести сигнальные огни как самоходное судно в соответствии с пунктом 33 настоящих Правил.

38. Плот на стоянке в пути следования должен нести сигнальные огни, указанные в пункте 33 настоящих Правил.

39. Плот, стоящий на формировочном рейде, нести огней, указанных в пункте 32 настоящих Правил, должен нести со стороны судовой хода через каждые 500 метров круговые огни того же цвета, как и огни соответствующих плавучих знаков навигационного оборудования, предназначенных для обозначения правой или левой кромок судовой хода.

40. Лесонаправляющие и лесораждающие плавучие сооружения лесных заповей и гаваней на озеконотраже, а также по всей длине через каждые 100 метров должны нести круговые огни того же цвета, как и огни соответствующих плавучих знаков навигационного оборудования, предназначенных для обозначения правой или левой кромок судовой хода.

41. Плавучие объекты должны нести при их длине менее 50 метров - один белый круговой огонь на мачте и один белый круговой огонь на стенке надстройки, видимые со стороны судовой хода, при их длине 50 метров и более - по одному белому круговому огню на каждой оконечности, а также дополнительные белые круговые огни, расположенные таким образом, чтобы расстояние между этими огнями не превышало 50 метров.

42. Судно (состав) на мели в дополнение к установленным для него настоящим 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.

43. Если судно из-за неисправности двигателя, двигателя, 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. Если судно, лишенное возможности управляться, имеет ход относительно воды, то дополнительно - бортовые и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров.

## V. Ходовая и стояночная сигнализация в светлое время суток

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

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

46. Одиночное 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.

47. Судно (состав), стоящее на мели, в случае если прохода других судов невозможно, должно дополнительно к знаку, предписанному пунктом 46 настоящих Правил, выставлять три черных шара, расположенных по вертикальной линии и видимых во всех сторонах.

## VI. Особая сигнализация

48. Суда Ространснадзора в дополнение к сигнальным огням, предписанным настоящими Правилами, могут показывать в темное и светлое время суток один синий проблесковый круговой огонь.

49. Самоходное или несамоходное судно, осуществляющее перевозку опасного груза, или самоходное/несамоходное судно, которое не было дезагломерировано после перевозки опасного груза, на ходу и на стоянке в светлое время суток должно нести сигнальный флаг (шит) «B» из Международного свода сигналов <2>.

<2>Правило 21 главы V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Протоколом 1988 года (приложение N 1 к Бюллетеню международных договоров, 2011 год). (Официальный интернет-портал правовой информации, <http://www.pravo.gov.ru>, 2017, N 0001201707250015, N 0001201707260007, N 0001201707260008, N 0001201707260009, N 0001201707260010, N 0001201707270055, N 0001201707270056, N 0001201707270057, N 0001201707270058, N 0001201707270059, N 0001201707270060, N 0001201707280018, N 0001201707280019, N 0001201707280020, N 0001201707280021, N 0001201707280022, N 0001201707280023, N 0001201707280024, N 0001201707280025, N 0001201707310024, N 0001201707310025, N 0001201707310026, N 0001201707310027, N 0001201707310028, N 0001201707310029, N 0001201707310030, N 0001201707310044, N 0001201707310055, N 0001201707310056, N 0001201708010039, N 0001201708010040, N 0001201708010041, N 0001201708010042, N 0001201708010043, N 0001201708010044, N 0001201708010045, N 0001201708010046, N 0001201708010071).

Нефтеперерабатывающие, нефтебуксировочные и зачисленные станции в светлое время суток должны нести сигнальный флаг (шит) «B» из Международного свода сигналов.

50. Дноуглубительный снаряд любой конструкции и назначения при работе на судовом ходу должен выставлять:

один зеленый круговой огонь на мачте;

на правой стороне судовой хода - в дополнение к зеленому круговому огню на мачте по одному красному круговому огню, расположенному на носовой и кормовой частях снаряда на высоте тента (далее - тентовые огни) со стороны судовой хода;

на левой стороне судовой хода - в дополнение к зеленому круговому огню на мачте по одному зеленому круговому огню, расположенному на носовой и кормовой частях снаряда на высоте тента со стороны судовой хода.

51. Землеосный снаряд, отвояющий при работе грунт на берег с помощью трубы-грунтопровода (далее - рефурьерный снаряд), при работе на судовом ходу должен выставлять, кроме сигналов, указанных в пункте 50 настоящих Правил, на плавучем грунтопроводе рефурьерного снаряда круговые огни через каждые 50 метров (красные - при отвале грунта за правую кромку судовой хода, белые - при отвале грунта за левую кромку судовой хода).

52. Дноочистительный снаряд и судно, занятое подводными работами (подъем судов, прокладка труб, кабелей без водолазных работ), должен выставлять в темное время суток один зеленый круговой огонь на мачте, а в светлое время суток - сигнальный флаг, представляющий собой двухцветное прямоугольное полотнище с косыми, разделенное по вертикали полотном на две части, при этом левая часть полотнища белого цвета, а правая часть полотнища - синего цвета (далее - флаг «A»).

53. Плавучий край, добывающий грунт на судовом ходу или вне его, а дноуглубительный снаряд - при работе только за пределами судовой хода, должен нести также же сигнальные огни и знаки, как и несамоходное судно соответствующего размера при стоянке на якоре.

54. Судно, занятое водолазными работами, в темное время суток должно нести два зеленых круговых огня, расположенных по вертикальной линии, а в светлое время суток - два флага «A», расположенных по вертикальной линии один над другим.

55. Самоходный дноуглубительный снаряд с протаскиваемым (волочащимся) по дну грунтоприемником при заборе грунта на ходу должен нести:

в темное время суток в дополнение к сигнальным огням, предусмотренным пунктом 13 настоящих Правил, - два зеленых круговых огня, расположенных по горизонтальной линии в кормовой части земснаряда на расстоянии не менее двух метров друг от друга;

в светлое время суток - три знака, расположенных по вертикальной линии: два черных шара и между ними черный ромб.

56. Дноуглубительные и дноочистительные снаряды, водолазные суда и суда, предназначенные для осуществления подводных работ, не занятые выполнением своих основных операций, на ходу и стоянке должны нести также же сигнальные огни и знаки, как и соответствующие самоходные или несамоходные суда. При этом на грунтопроводе должны быть выставлены белые круговые огни через каждые 50 метров.

57. Судно технического флота, занятое тралением судовой хода и при работе у плавучих знаков навигационного оборудования, должно нести в темное время суток один зеленый круговой огонь на мачте, бортовые огни и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров, а в светлое время суток - флаг «A».

58. Судно, занятое ловом рыбы, протаскивающее траловую сеть или другое орудие лова, которое ограничивает его маневренность, должно нести:

в темное время суток - два круговых огня (верхний - зеленый, нижний - белый), расположенных по вертикальной линии на расстоянии не менее метра вперед и ниже топового огня, один топовый огонь (судно длиной менее 50 метров не обязано, но может нести такой топовый огонь), бортовые огни и один кормовой огонь при ширине судна пять метров и менее или три кормовых огня, расположенных в соответствии с пунктом 8 приложения N 1 к настоящим Правилам, при ширине судна более пяти метров;

в светлое время суток - два соединенных своими вершинами конуса черного цвета, расположенных друг над другом.

На озерах и водохранилищах выпущенные рыболовные снасти должны быть обозначены круговыми огнями белого цвета. На остальных участках ВВП вдоль выпущенных рыболовных снастей через каждые 100 метров должны быть выставлены круговые огни того же цвета, как огни соответствующих плавучих знаков навигационной обстановки, обозначающие кромку судовой хода.

59. Судно, предназначенное для лова рыбы, не занятое ловом рыбы, на ходу или на стоянке должно нести сигнальные огни, предписанные настоящими Правилами соответствующему самоходному или несамоходному судну.

60. Судно, выполняющее девиационные работы, в светлое время суток должно нести сигнал, состоящий из двух флагов: верхний флаг в виде двухцветного прямоугольного полотнища, разделенного по диагонали таким образом, чтобы верхняя правая часть полотнища была красной окраской, а нижняя левая часть полотнища была желтого цвета (далее - флаг «D»);

нижний флаг в виде прямоугольного полотнища желтого цвета (далее - флаг «Ф»).

61. Судно, терпящее бедствие и/или нуждающееся в помощи, может показывать:

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

частое мигание круговым огнем, прожектором, вертикальное перемещение огня;

ракету красного цвета;

сигнал, состоящий из медленного повторяемого поднятия и опускания вытянутой в стороны рук.

## VII. Звуковая сигнализация, УКВ радиосвязь

62. Звуковые сигналы, предусмотренные настоящими Правилами, должны подаваться судоводителями в соответствии с приложением N 2 к настоящим Правилам. Если судоводители согласовали свои действия по УКВ радиосвязи, то звуковые сигналы могут не подаваться.

63. При движении судов в составе звуковые сигналы должны подаваться только судном, на котором находится судоводитель состава.

64. Судно, терпящее бедствие, подает звуковой сигнал «Сигнал бедствия».

65. Самоходные суда должны быть оснащены установками УКВ радиосвязи, позволяющими осуществлять УКВ радиосвязь с другими судами и береговыми службами на ВВП.

66. Судовые установки

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

67. 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 направлением 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 настоящими Правилами требуется обмен звуковыми или световыми сигналами, согласование судоводителями взаимных действий по УКВ радиосвязи должно производиться до подачи таких сигналов.

Указанные в настоящем пункте Правил положения не распространяются на скоростные суда и суда, осуществляющие буксировку плотов.

68. 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».

69. При подходе судна (состава) к участку ВВП с ограниченной видимостью или к непроектируемому 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 звуком прожектора, направленным вверх) и сообщить другим судам по УКВ радиосвязи о подходе к такому участку.

При следовании по указанному в абзаце первом настоящего пункта участку ВВП большой протяженности судно должно через промежуток не более двух минут подавать звуковой сигнал, состоящий из двух продолжительных звуков.

70. 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.

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

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

#### VIII. Средства навигационного оборудования на ВВП

73. Движение судов (составов) по ВВП регулируется знаками, приведенными в приложении N 3 к настоящим Правилам.

Для указания судового хода и организации движения судов на ВВП устанавливаются знаки навигационного оборудования и навигационные огни, приведенные в приложении N 4 к настоящим Правилам.

74. Если судном (составом) или плотом поврежден или смещен знак навигационного оборудования, то капитан судна должен немедленно сообщить об этом в соответствующую АБВВП и территориальный орган Ространснадзора.

75. Капитан судна должен немедленно сообщить в соответствующую АБВВП обо всех случаях неисправностей, замеченных в знаках навигационного оборудования на ВВП.

76. Запрещается использовать знаки навигационного оборудования для швартовки судов (составов) и плотов.

77. Затонувшее на судовом ходу или вблизи него судно должно быть ограждено соответствующими плавучими знаками навигационного оборудования.

#### IX. Плавание судов при любых условиях видимости

78. Груз должен быть размещен на судне таким образом, чтобы были обеспечены круговой обзор с поста управления и видимость сигнальных огней и знаков.

79. Длина, ширина, надводный габарит габарит, осадка судна (состава) и плавучих объектов (далее - габариты) должны быть меньше соответствующих габаритов судового хода и мостов на величину запасов, приведенных в приложении N 5 к настоящим Правилам, а также соответствующих габаритов шлюзов на величину запасов, установленных в приложении к Правилам пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, утвержденным приказом Минтранса России от 3 марта 2014 г. N 58 «3» (далее - Правила пропуска судов через шлюзы), за исключением случаев, установленных пунктом 81 настоящих Правил.

<3>Приказ Минтранса России от 3 марта 2014 г. N 58 «Об утверждении Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей» (зарегистрирован Минюстом России 30 июля 2014 г., регистрационный N 33349).

При плавании в бассейнах разрядов «М» и «О» суда должны иметь дополнительный запас воды под днищем не менее 1/3 высоты волны.

80. Толкаемые и буксируемые составы должны соответствовать типовым схемам формирования составов, указываемым в правилах движения и стоянки судов в соответствующих бассейнах ВВП, за исключением случаев, установленных пунктом 81 настоящих Правил.

81. Движение по ВВП, пропуск через шлюзы, проход под мостами судов (составов) и плавучих объектов, габариты которых не соответствуют требованиям, установленным приложением N 5 к настоящим Правилам, Правилами пропуска судов через шлюзы, а также требованиям пункта 80 настоящих Правил, допускается при наличии плана обеспечения безопасности плавания судна (состава) и плавучего объекта в реке (далее - План), разработанного судовладельцем/владельцем по всему маршруту следования и согласованного соответствующей АБВВП до начала движения судна (состава) и плавучего объекта по ВВП.

В случае отсутствия согласованного АБВВП Плана движение по ВВП не допускается.

82. На участках ВВП, для которых введено ограничение по осадке судов в порядке, установленном КВВТ, имеющих глубину судового хода от 151 см и более, при плавании на галечном грунте допускается движение судов (составов), плавучих объектов и плотов с минимальным запасом по глубине 10 см при наличии согласованного Плана, предусмотренного пунктом 81 настоящих Правил.

При прохождении участков ВВП, для которых введено ограничение по осадке судов, судоводители должны учитывать явление просадки судна и принимать меры для ее уменьшения путем снижения скорости судна, а также осуществлять наблюдение с помощью всех имеющихся технических средств.

83. Запрещается выставлять за пределы габаритов судна предметы, которые представляют опасность для других судов, гидротехнических и судозодных гидротехнических сооружений, воздушных переходов линий электропередач.

84. При выполнении буксировки состава, толкании состава, а также при выполнении совместной буксировки и толкании состава, управлять движением, маневрированием и подачей сигналов должны:

буксирующее или толкающее судно, с наиболее мощными главными двигателями;

буксирующее или толкающее судно, имеющее свободный обзор по направлению движения;

буксирующее или толкающее судно, левый борт которого находится ближе к оси судового хода, если буксировка или толкание выполняется судами, главные двигатели которых имеют одинаковую мощность;

судно, которому оказывается помощь в маневрировании или прохождении затруднительных участков.

85. Подачу сигналов визуальной и звуковой сигнализации осуществляют:

головное судно - если буксировщики соединены в кильватер, буксирующее судно - при осуществлении совместной буксировки и толкании или оказания помощи самоходному судну;

судно, с которого подан буксирный трос, если буксировка осуществляется судами, ошвартованными бортами, при этом у судна, с которого подан буксирный трос, должен быть свободен левый борт.

86. Судоводитель буксирнуемого судна должен осуществлять соответствие обстоятельствам управление своим судном.

87. В случаях, когда судоводитель судна (состава) обнаруживает препятствие, представляющее опасность для судоловства, капитан судна должен немедленно сообщить об этом в соответствующую АБВВП и территориальный орган Ространснадзора, а также находящимся на этом участке ВВП судам.

Когда судно (состав) или плот терпит в пределах судового хода предмет, представляющий опасность для судоловства, капитан судна должен немедленно сообщить об этом в соответствующую АБВВП, территориальный орган Ространснадзора, а также находящимся на этом участке ВВП судам, указав место, где потерян такой предмет, отметить это место и принять меры для извлечения предмета, если это представляется возможным по гидрометеорологическим или иным условиям.

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

89. 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 отливках и приливах направление течения меняется;

на судовых ходах, отходящих от основного судового хода и предназначенных для подхода к берегу, причалу или затону (далее - дополнительные судовые ходы) - от основного судового хода к берегу.

Под основным судовым ходом понимается судовый ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе (далее - основной судовый ход).

90. На озерах, каналах и водохранилищах судно считается идущим вверх, если оно осуществляет движение:

на Волго-Донском судоходном канале - от реки Дон к реке Волге; на Зейском водохранилище - от плотины Зейской гидроэлектростанции (далее - ГЭС) в сторону населенного пункта Бомнак;

на Бурейском водохранилище - от плотины Бурейской ГЭС в сторону населенного пункта Чекунда;

по Куйбышевскому водохранилищу - от плотины Куйбышевской ГЭС в сторону поселка Камское Устье;

по Волгоградскому водохранилищу - от плотины Волгоградской ГЭС в сторону Увекского моста (2178,5 километр реки Волги);

по Камскому водохранилищу - от плотины Камской ГЭС в сторону города Березники;

по Боткинскому водохранилищу - от плотины Боткинской ГЭС в сторону населенного пункта Частье;

по Нижнекамскому водохранилищу - от плотины Нижнекамской ГЭС в сторону села Усть-Бельск;

по Бунинскому каналу дельты реки Волги - от протоки Белый Ильмень;

на Иркутском водохранилище - от плотины Иркутской ГЭС до истока реки Ангары;

на Братском водохранилище - от плотины Братской ГЭС до плотины Иркутской ГЭС;

на Усть-Илимском водохранилище - от плотины Усть-Илимской ГЭС до плотины Братской ГЭС;

на Саяно-Шушенском водохранилище - от плотины Саяно-Шушенской ГЭС в сторону города Шаганар;

на Красноярском водохранилище - от плотины Красноярской ГЭС в сторону города Абакана;

на Телецком озере - от истока реки Бия к устью реки Кыга;

на Новосибирском водохранилище - от Новосибирского гидроузла к городу Камень-на-Оби;

на Северо-Двинской шлюзованной системе - к реке Шекене;

на озере Лача - к реке Сивль;

на озере Кубенское - к реке Порогoviнца;

на озере Кенозеро - к реке Поча;

на Онежском озере в Кижских шхерах, в Никольском проливе - с юга на север;

на Онежском озере в проливах, бухтах - из большей акватории в меньшую;

на Онежском озере у причалов - от транзитного судового хода в сторону причала;

на Волго-Балтийском канале - от Рыбинского водохранилища в сторону Онежского озера;

на Беломорско-Балтийском канале, включая озеро Выгозеро, по основному судовому ходу - от города Беломорска к городу Повецку;

на дополнительных судовых ходах озера Выгозеро - от основного судового хода в сторону берега;

на Приладожских каналах - от города Шлссельбурга в сторону реки Свирица;

на Онежском канале - от населенного пункта Вознесенье в сторону реки Вытегра;

на Белозерском канале - от реки Шексна в сторону реки Ковжа;

на озере Ильмень - от истока реки Волхов в сторону устья рек Ловать и Шелоня;

на Сиверском канале - от реки Волхов в сторону реки Мста;

на канале имени Москвы - от города Москва в сторону Иваньковского водохранилища;

в Тишюковом, Аксаковском, Пироговском рукавах - от пристаней «Тишюков», «Аксаков» и «Пансионат Клязьма» соответственно в сторону основного судового хода канала имени Москва;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу N 62 - от судового хода N 65 (410 километр) в сторону реки Сокожа;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу N 63 - от судового хода N 65 (поворотный буй) в сторону города Череповец;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу N 64 - от судового хода N 63 в сторону города Весьегонск;

на Рыбинском водохранилище по судовому ходу N 65 - от Рыбинского гидроузла до Угличского гидроузла;

на Рыбинском водохранилище на спрямлениях между судовыми ходами N 65 и 63, N 64 и 63 - от судового хода N 63.

91. Судно считается идущим вниз, если оно движется в направлении, противоположном движению вверх.

92. Основой судовый ход притока является дополнительным по отношению к основному судовому ходу реки, в которую этот приток впадает.

93. Участки ВВП, на которых запрещается расхождение и обгон судов (составов), указаны в правилах движения и стоянки судов, на навигационных картах, атласах и обозначены на местности знаками «Расхождение и обгон запрещены» или «Расхождение и обгон составов запрещены».

94. На ВВП запрещаются:

обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе друг у друга трех судов при ширине судового хода менее 200 метров;

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;

движение судов (составов) и плотов самоплавом;

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 обгонные стрелы невозможны;

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 проток;

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.

95. Судно длиной 20 метров и менее, а также парусному судну запрещается:

затруднять движение лобового другого судна (состава), которое может безопасно следовать только в пределах судового хода;

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

96. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

затруднять движение лобового другого судна (состава), которое может безопасно следовать только в пределах судового хода;

выметывать рыболовные снасти на судовом ходу на расстоянии километра от судозодных пролетов мостов;

выметывать рыболовные снасти более чем наполовину судового хода; начинать выметывание рыболовных снастей перед приближающимися судами (составами);

производить лов рыбы неводом несколькими судами, идущими фронтом, в пределах судового хода.

97. Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судозодные пролеты, оборудованные знаками навигационного оборудования и навигационными огнями, приведенными в приложении N 4 к настоящим Правилам.

98. В правилах движения и стоянки судов могут быть установлены особые условия прохода под мостами, обусловленные их конструкцией, расположением и гидрологическими особенностями соответствующего участка ВВП.

99. Пропуск судов через разводные и наплавные мосты регулируется с помощью светофоров или знаков «Семафор».

100. Судоводитель при подходе к воздушным переходам и мостам должен заблаговременно уточнить их высотные габариты с учетом фактического уровня воды на соответствующем участке ВВП и принять необходимые меры по предотвращению повреждения конструкций воздушных переходов, мостов и судовых устройств.

101. Шлюзование судов и составов производится в соответствии с Правилами пропуска судов через шлюзы.

102. При плавании судов по ВВП, на которых установлена система разделения движения (далее - СРД), судно (состав), использующее СРД, должно:

следовать в соответствующей полосе движения СРД в установленном на ней общем направлении потока движения;

держаться в стороне от линии разделения движения или от зоны разделения движения;

входить в полосу движения СРД или покидать полосу движения СРД на конечных участках, при этом судно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения;

избегать пересечения полос движения СРД, но если оно вынуждено пересекать полосу движения СРД, то должно делать это, насколько возможно, курсом под прямым углом к общему направлению потока движения.

103. Судно (состав) не должно использовать участок акватории между полосами СРД и береговой чертой (далее - зона прибрежного плавания), когда оно может безопасно использовать соответствующую полосу движения СРД.

Суда длиной 20 метров и менее, парусные суда и суда, занятые ловом рыбы, а также суда, следующие к/от мосту/а посадкам/высадкам людьмиа или какова-либо другому месту, которое находится в пределах зоны прибрежного плавания, или для избегания непосредственной опасности, могут использовать зону прибрежного плавания.

104. Судно (состав), если оно не пересекает полосу СРД, не входит в полосу движения СРД или не выходит из полосы движения СРД, не должно входить в зону разделения движения или пересекать линию разделения движения, за исключением случаев уклонения от непосредственной опасности, и случаев, связанных с ловом рыбы в пределах зоны разделения движения.

105. Судно (состав), плавающее вблизи участков входа и выхода судов на полосы движения СРД (далее - конечные участки), должно соблюдать особую осторожность.

106. Судно (состав) должно избегать постановки на якорь в пределах СРД или вблизи от ее конечных участков.

107. Судно (состав), не использующее СРД, не должно мешать движению судов, использующих СРД.

108. Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение судна, использующего СРД.

109. Судно длиной 20 метров и менее или парусное судно не должно затруднять движение самоходного судна с механическим двигателем, идущего в полосу движения СРД.

110. При плавании по участкам ВВП, где ось судового хода обозначена осевыми знаками навигационного оборудования, судно (состав) должно: следовать в соответствующей полосе движения в установленном на ней направлении;

входить на полосу движения и выходить из нее под возможно меньшим углом к установленному на полосе движения направлению;

пересекать судовый ход, насколько это возможно, курсом под прямым углом к направлению оси судового хода;

производить обгон судов (составов), следующих в пределах полосы движения, в соответствии с пунктами 151 - 152, 157 - 159, 177 настоящих Правил.

Ось судового хода является условная линия, проходящая в средней части судового хода, или линия, обозначенная навигационными знаками (далее - ось судового хода).

111. 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.

112. 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 стороны судового хода, а там, где это затруднено по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям - придерживаться оси судового хода и обеспечивая готовность к безопасному расхождению со встречным судном (составом) левыми бортами.

113. Судно (состав), получившее в соответствии с пунктом 69 настоящих Правил информацию о занятости участка ВВП, должно обеспечить безопасное расхождение/пропуск, а если участок ВВП не позволяет осуществлять движение судов (составов) в обоих направлениях одновременно - остановиться и ожидать в безопасном для пропуска встречного судна (состава) месте.

При одновременном подходе судов (составов) сверху и снизу к участку ВВП, который не позволяет осуществлять движение судов (составов) в обоих направлениях одновременно, судно (состав), идущее вверх, должно остановиться в безопасном месте и пропустить судно (состав), идущее вниз.

114. В случае, когда по каким-либо причинам расхождение на участке ВВП затруднено, судно (состав), идущее вверх, с момента обнаружения судна (состава), идущего вниз, должно маневрировать таким образом, чтобы расхождение произошло в наиболее удобном месте.

115. 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.

116. При проходе зон подводных переходов или водозаборов, обозначенных на местности и на навигационной карте или атласе соответствующими знаками, судно (состав) или плот должно проследовать такую зону, надлежно закрепив якоря и выбрав лоты, цепи (тросы), волочки и иные устройства, находящиеся за бортом.

117. В случае обнаружения в зоне подводного перехода или водозабора выбросов газов, нефтерудуктов или нефтяных пятен, на судне должны объявить общесудовую тревогу, запретить яхты, связанные с огнем, курение и нахождение на палубе посторонних лиц, использование УКВ радиосвязи и/или мобильных телефонов.

После выхода из зоны опасного участка капитан судна обязан сообщить по УКВ радиосвязи диспетчеру АБВВП о происшествии в зоне подводного перехода трубопровода.

118. Если с судна (состава) произошел сброс загрязняющих веществ или имеется угроза такого сброса, то капитан судна обязан немедленно сообщить об этом диспетчеру АБВВП, указать характер и место сброса загрязняющих веществ, и принять меры по локализации загрязнения, указанные в главе чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения <4>.

<4>Приказ Минтранса России от 18 марта 2014 г. N 72 «Об утверждении Порядка разработки в отношении судна плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения и порядка выполнения этого плана» (зарегистрирован Минюстом России 9 июня 2014 г., регистрационный N 32617).

При обнаружении загрязнения окружающей среды, произведенного другим судном, капитан судна обязан сообщить об этом диспетчеру участка АБВВП.

В случае отсутствия у капитана судна возможности передачи информации диспетчеру АБВВП о сбросе загрязняющих веществ или имеющейся угрозе такого сброса, а также об обнаружении загрязнения окружающей среды, произведенного другим судном, капитан судна обязан уведомить судовладельца или уполномоченное им лицо, для последующей передачи указанной информации диспетчеру АБВВП.

119. При транспортном происшествии, представляющем опасность для находящихся на борту лиц, капитан судна должен предпринять все возможные меры для спасения этих лиц.

120. 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.

121. 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.

122. В случае неуверенности в оценке ситуации (неясность в действиях других судов, неподача или неправильное подтверждение сигналов, сомнения в безопасности маневра, потеря ориентировки, отсутствие или неисправность знаков навигационного оборудования) судоводитель должен уменьшить ход или прекратить движение судна до выяснения ситуации.

В случае неуверенности в правильности своих действий, а также в оценке действий других судов судоводитель должен вызывать на пост управления второго капитана судна.

123. Скоростное судно при движении не должно следовать в кильватер другим судам.

124. 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 кромок 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.

Положения абзаца первого настоящего пункта не распространяются на судно длиной 20 метров и менее, занятого буксировкой/толканием других судов, плотов или иных плавучих объектов, а также на суда технического флота.

125. Обгон одного судна (состава) другим, за исключением плота, должен осуществляться по левому борту обгоняемого судна (состава).

Обгон плота осуществляется по борту, указанному судоводителем судна, буксирующего плот.

Обгон по правому борту разрешен только тогда, когда безопасный обгон по левому борту невозможен.

126. Оборот, связанный с пересечением курса приближающегося судна (состава), выполняется только после согласования с судоводителем этого судна (состава) взаимных действий.

Оборот за кормой проходящего судна судном (составом) выполняется без согласования взаимных действий.

127

# ДОКУМЕНТЫ

# 11

154. Если два судна длиной 20 метров и менее следуют курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то:

самоходное судно с механическим двигателем должно уступить дорогу судну, не использующему механический двигатель;

судно, не идущее под парусом, должно уступить дорогу судну, идущему под парусом.

155. Если два парусных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то:

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

когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром. Наветренной стороной считается сторона, противоположная той, на которой находится грот, а при прямом вооружении судна - сторона, противоположная той, на которой находится самый большой парус (далее - наветренная сторона);

если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это другое судно, то оно должно уступить ему дорогу.

156. Суду длиной 20 метров и менее, а также парусные суда должны пересекать судовой ход под углом, близким к прямому углу к направлению оси судового хода, и в возможно короткий срок.

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

157. Обгон скоростного судна другим скоростным судном должен осуществляться только по левому борту обгоняемого судна, при этом судоводитель обгоняемого судна, получив запрос на обгон и дав разрешение на его производство, должен незамедлительно уменьшить скорость и следовать с минимальной скоростью до окончания обгона.

158. Сторону обгона с другими судами (за исключением судов, буксируемых плоты) определяет и показывает судоводитель скоростного судна.

Судоводители обгоняемых судов (составов) должны подтвердить отманную указанную сторону и не допускать отклонения от своего курса до завершения обгона.

159. При обгоне парусного судна другим парусным судном судоводитель обгоняемого судна должен обеспечить проход обгоняющего судна с наветренной стороны.

160. 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.

Положения настоящего пункта применяются на ВВП с кардинальной системой навигационного оборудования.

161. Единичное самоходное судно с механическим двигателем, самоходное судно, толкающее или буксирующее состав, на ходу, за исключением ситуации обгона, должно уступать дорогу:

судну, буксирующему плот;

судну, лишенному возможности управляться;

судну, выполняющему девиационные работы;

судну, занятому подводными работами.

Судно, буксирующее плот, на ходу, за исключением ситуации обгона, должно уступать дорогу:

судну, лишенному возможности управляться;

судну, выполняющему девиационные работы;

судну, занятому подводными работами.

162. Движение скоростных судов в неводоизменяющем положении разрешается только в светлое время суток при видимости километр и более.

163. Экраноплан при взлете, посадке и во время полета вблизи поверхности воды должен держаться в стороне от всех других судов и не затруднять их движение.

Экраноплан, эксплуатирующийся на ВВП, должен выполнять требования настоящей главы и глав IX, XI настоящих Правил как самоходное судно с механическим двигателем.

164. Использование водных лыж, гидроциклов и других аналогичных средств разрешается за пределами судовых ходов только в светлое время суток при видимости более пяти километров.

## XI. Плавание судов в условиях ограниченной видимости

165. При плавании в условиях ограниченной видимости судно (состав) должно подавать соответствующие звуковые сигналы, указанные в приложении N 2 к настоящим Правилам.

166. При плавании в условиях ограниченной видимости на ходовом мостике, кроме лица, выполняющего обязанности рулевого, должны находиться два судоводителя, при этом одним из судоводителей должен являться капитан судна.

167. При плавании в условиях ограниченной видимости на судне должно быть обеспечено постоянное визуальное, слуховое и радиолокационное наблюдение, а также постоянное слежение на радиоканале, предназначенном для передачи сообщений о бедствии, безопасности судоходства, срочных сообщений, согласования взаимных действий судоводителей и обмена информацией с береговыми службами в части организации движения судов.

168. 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.

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

Если в составе визуальная связь между буксируемыми судами и буксировщиком становится невозможной, состав должен остановиться в ближайшем безопасном месте.

170. Суды, которые прекратили движение или которым плавание в условиях ограниченной видимости не разрешено, должны отставать по возможности в таких местах, где они не будут создавать затруднений для ориентировки и прохода других судов, продолжающих движение.

171. Капитан судна/судоводитель при принятии решения о движении, обгоне или расхождении в условиях ограниченной видимости и на участках ВВП с неосвещаемыми в темное время суток средствами навигационного оборудования должен учитывать фактическую дальность видимости, интенсивность движения судов, соотношение габаритов судов (составов) и судового хода, характеристики и ограничения радиолокационного оборудования, установленного на судне.

172. В условиях ограниченной видимости запрещается движение пассажирских судов и судов с нефтегазовыми, имеющими температуру вспышки паров ниже 60 °С, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками, экранопланам, судам на воздушной подушке, скоростным судам и судам с динамическим принципом поддержания в неводоизменяющем положении.

Требование абзаца первого настоящего пункта не распространяется на перечисленные в нем суда, осуществляющие плавание по участкам ВВП разряда «М» <5>.

<5>Приказ Минтранса России от 30 мая 2016 г. N 138 «Об утверждении перечней водных бассейнов в зависимости от их разряда» (зарегистрирован Минюстом России 21 июня 2016 г., регистрационный N 42577).

Правила движения и стоянки судов могут быть установлены участки ВВП, на которых разрешается движение пассажирских судов и судов с нефтегазовыми, имеющими температуру вспышки паров ниже 60 °С, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками, в условиях ограниченной видимости.

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

174. В условиях ограниченной видимости проход судов и толкаемых составов под мостами разрешается только при условии, что судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие судоводителю увидеть эти пролеты не менее чем за 500 метров и уверенно ориентироваться при подходе к ним (визуально или с помощью технических средств).

При этом ширина судоходных пролетов должна быть для одиночных судов и односторонних составов не менее пятикратной ширины судна (состава), для других составов - не менее трехкратной ширины состава.

175. В условиях ограниченной видимости, за исключением судов, указанных в пунктах 172 и 173 настоящих Правил, разрешается:

при ширине судового хода менее 100 метров - движение одиночных самоходных судов с механическим двигателем, толкаемых составов с самоходным судном толкаем;

при ширине судового хода от 100 до 200 метров - двухстороннее движение одиночных самоходных судов с механическим двигателем, а также движение толкаемых составов только вперед;

при ширине судового хода свыше 200 метров - двухстороннее движение самоходных судов с механическим двигателем и составов, а также движение толкаемых составов только по озерам и водохранилищам;

на каналах независимо от ширины судового хода при визуальной видимости берегов по траверзу и не менее двух длин судна (состава) по курсу - двухстороннее движение одиночных самоходных судов с механическим двигателем и толкаемых составов.

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

177. 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.

178. При плавании в условиях ограниченной видимости при обнаружении на экране радиолокатора эхо-сигналов судна, положение и движение которых может создать ситуацию чрезвычайного сближения, или при приближении к участку ВВП, где могут находиться невидимые на экране радиолокатора суда, судоводители обязаны уменьшить скорость до минимальной или полностью прекратить движение судна и сообщить по УКВ радиосвязи судоводителям других судов о подходе к такому участку.

179. Судоводитель, который обнаружил присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должен определить, развивается ли ситуация чрезвычайного сближения и/или существует ли опасность столкновения. Если опасность столкновения существует, то судоводитель должен своевременно предпринять действия для обеспечения расхождения. При этом насколько возможно следует избегать изменение курса:

влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;

в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

180. Судоводители судов и составов при движении в одном направлении в условиях ограниченной видимости, если они не намерены производить обгон, должны соблюдать между собой безопасную дистанцию, которая должна быть не менее пятикратного расстояния, необходимого суду (составу) для полной остановки.

181. Судоводители встречных судов (составов) при ограниченной видимости должны заблаговременно по УКВ радиосвязи договориться об удобном месте расхождения/пропуска и, за исключением расхождения с плотными составами, осуществлять его только левыми бортами следующим образом:

судно (состав), идущее вверх, при подходе к согласованному месту расхождения/пропуска должно уклониться вправо насколько это необходимо и безопасно, уменьшить скорость до минимальной или остановиться и осуществить пропуск встречного судна по левому борту;

судно (состав), идущее вниз, при подходе к согласованному месту расхождения/пропуска должно заблаговременно уменьшить ход до минимального, уклониться вправо насколько это необходимо и безопасно и следовать так до тех пор, пока встречное судно (состав) не будет полностью пройдено.

Расхождение с плотным составом осуществляется по борту, указанному судоводителем судна, буксирующего плот.

## XII. Правила стоянки судов

182. 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 позволяет осадка судна, характер грунта и фактические глубины с учетом возможного колебания уровня воды.

183. Постановка судна на якорь на судовом ходу разрешена только при следующих условиях:

дальнейшее движение судна представляет опасность;

судно вынуждено остановиться вследствие его технических повреждений;

судовой ход закрыт другими судами.

На судовом ходу запрещается стоянка на якоре судов без экипажа, без сопровождения буксировщика/толкача.

184. При постановке судна на якорь на судовом ходу судоводитель обязан, используя все доступные средства связи, сообщить об этом диспетчеру АБВВП.

185. Суда (составы) и плоты должны быть поставлены на якорь или привартованы таким образом (с учетом ветра, волнения, течения и изменения уровня воды), чтобы они не могли изменить своего положения, создать угрозу для других судов или помешать другим судам.

186. При швартовке судна к борту другого судна, стоящего у причала, последнее должно обеспечить крацевую защиту борта и прием швартовых концов, подаваемых на это судно.

187. Швартовки судов к причалу допускаются 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.

188. Не допускается швартовка к причалу судна с параметрами большими, чем параметры расчетного судна, указанного в паспорте причала. <6>

<6>Подпункт «г» пункта 457 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. N 623 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 34, ст. 4476; 2012, N 37, ст. 5002; 2015, N 19, ст. 2830).

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

Запрещается стоянка на якоре двух судов, ошвартованных друг к другу, если одно из них имеет на борту опасный груз. Исключениями являются случаи проведения операций по передаче бункерного топлива судами-буксировщиками или приема с судна подславных и фекально-хозяйственных вод специализированными судами, а также случаи перегрузки грузов с судна на судно.

190. Запрещается ставить суда к причалам для загрузки или разгрузки при недостаточном запасе воды под днищем (с учетом безопасной стоянки судна в грузе/состоянии) <7>.

<7>Подпункт «а» пункта 271 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. N 623.

191. Швартовка нефтеналивных судов к причалам должна производиться неметаллическими канатами. Допускается использовать металлические швартовые тросы, при этом рабочие места палубы, битенги и кнехты должны быть покрыты настилами или изолирующими материалами, предотвращающими искрообразование.

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

193. Подход и швартовка судов и иных плавающих к нефтеналивному судну во время проведения на нем операций по сливу-наливу нефти и нефтепродуктов не допускается. Во время проведения швартовых операций все операции по сливу-наливу нефти и нефтепродуктов на нефтеналивном судне должны быть прекращены.

194. После окончания швартовки судна его якоря должны находиться в клязах, якорные цепи закатаны винтовыми стопорами, за исключением случая швартовки с отдален якоря.

195. Погрузка или выгрузка нефти и нефтепродуктов в таре башенными и порталными кранами и погрузочными мостами разрешается при скорости ветра не более 12 метров в секунду, остальными средствами - при скорости ветра не выше 15 метров в секунду.

196. Перегрузка грузов с судна на судно осуществляется при наличии достаточного водного пространства и глубины для маневрирования при подходе выгружающихся судов к принимающему груз судну и отходе от него.

197. Во время стоянки экраноплан и судно на воздушной подушке должны выполнять требования, применяемые в отношении стоянки к самоходным судам.

198. При стоянке в условиях ограниченной видимости судно должно подавать соответствующие звуковые сигналы, указанные в приложении N 2 к настоящим Правилам.

199. Стоянка судов запрещается:

на участках ВВП, обозначенных знаком «Якоря не бросать»;

под мостами, воздушными линиями электропередач, в зоне гидротехнических сооружений, водозаборов и подводных переходов трубопроводов;

в кривых коленах и на подходах к ним, а также у берега с прижимным течением;

на подходах к пассажирским и грузовым причалам, остановочным пунктам, переправам и вблизи знаков навигационного оборудования.

200. Запрещается использовать для швартовки не предназначенные для этого устройства (паранеты, тумбы, колонны, поручни, деревья).

201. Отстой судна <8> осуществляется в пункте отстоя <9>, обеспечивающих безопасную стоянку судов при любых гидрометеорологических условиях с предоставлением судовладельцем информации о месте отстоя в АБВВП.

<8>Пункт 9 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. N 623.

<9>Статья 3 КВВТ.

ТРЕБОВАНИЯ  
К РАСПОЛОЖЕНИЮ НА СУДАХ И ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ И ЗНАКОВ ВИЗУАЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

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

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

на судах с одноярусной надстройкой - в ее верхней части;

на судах с надстройкой в два яруса и более - не ниже палубы ходового мостика;

на беспалубных судах - не менее чем на 0,5 метра выше планирия (на судах длиной 20 метров и менее допускается установка на уровне планирия).

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

3. Топовый огонь на самоходном судне, а в случае, если на мачте размещено два и более топовых огня, то нижний из них должен быть расположен в диаметральной плоскости судна впереди бортовых огней и выше них не менее чем на метр.

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

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

5. На толкачах три топовых огня должны быть расположены в виде равнобедренного треугольника (со стороной от одного до трех метров) основанием вниз в плоскости, перпендикулярной диаметральной плоскости судна, при этом два нижних огня располагаются горизонтально, а верхний огонь на расстоянии, измеренном от основания треугольника, не менее одной четвертой расстояния между нижними огнями.

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

7. Топовые огни на самоходном судне должны располагаться в диаметральной плоскости судна на высоте не менее двух метров над палубой, но в любом случае - не менее метра ниже треугольника топовых огней толкача.

8. Кормовой огонь должен быть расположен насколько это возможно ближе к корме судна в диаметральной плоскости судна.

Если судно несет три кормовых огня, то они должны быть в виде равнобедренного треугольника основанием вниз, при этом два нижних огня расположены как можно ближе к бортам, а верхний огонь - в диаметральной плоскости судна на расстоянии, измеренном от основания треугольника, не менее одной четвертой расстояния между нижними огнями, но не выше бортовых огней.

В случае, если конструкция судна не позволяет разместить кормовой огонь или верхний кормовой огонь в диаметральной плоскости судна, то такой огонь должен быть размещен как можно ближе к диаметральной плоскости судна.

9. Буксировочный огонь должен быть расположен в диаметральной плоскости выше кормового огня или верхнего кормового огня, если судно несет три кормовых огня, не менее чем на 0,5 метра.

В случае если конструкция судна не позволяет разместить буксировочный огонь в диаметральной плоскости судна, то такой огонь должен быть размещен как можно ближе к диаметральной плоскости судна.

10. Стояночный бортовой огонь должен быть расположен на краю ходового мостика со стороны судового хода, видимый в секторе 180°.

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

12. Желтый, красный и синий проблесковые круговые огни должны быть расположены на наиболее видном месте, обеспечивающем видимость огня со всех сторон. При этом допускается установка проблескового кругового огня на одной вертикальной линии с топовым огнем выше или ниже него.

13. Белые круговые огни должны быть расположены следующим образом:

на самоходных судах - на высоте не ниже двух метров над палубой в диаметральной плоскости судна, а при наличии палубного груза - на высоте не ниже метра над этим грузом;

на платформах, лесонаправляющих и несог्राжающих плавучих сооружениях - на высоте не менее двух метров от поверхности воды;

на паромках, плавучих причалах, понтонах, купальнях - на высоте не менее двух метров от верхних сплошных палуб (настилов).

14. Красный и зеленый круговые огни должны быть расположены в месте, обеспечивающем их видимость со всех сторон, при этом они не должны находиться на одной вертикальной линии со стояночными сигнальными огнями.

15. Круговые огни должны быть расположены так, чтобы расстояние между ними и ходовыми или стояночными сигнальными огнями по высоте было не менее метра на судах длиной более 20 метров и 0,5 метра - на судах длиной 20 метров и менее, а также так, чтобы их не застилали мачты или конструкции в пределах угловых секторов более 6°.

16. Сигнальные знаки должны подниматься на сигнальной мачте или реях носовой или кормовой мачты.

Если настоящим Правилам судну предписано нести два или более сигнальных знака, то расстояние между ними должно быть не менее метра на судах длиной более 20 метров и 0,5 метра - на судах длиной 20 метров и менее.

17. Во время стоянки судна на якоре в дневное время черный шар должен располагаться на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

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

Таблица дальности видимости сигнальных огней (при коэффициенте прозрачности атмосферы 0,75)

N п/п	Тип сигнального огня	Цвет сигнального огня	Дальность видимости, километров				
			на самоходных судах длиной			на самоходных судах длиной	
			20 метров и более	менее 20 метров	менее 12 метров	50 метров и более	менее 50 метров
1	Топовый	Белый	8	5,5	3,7	4	2
		Красный	5,5	3,7	3,7	4	2
2	Бортовой	Красный	3,7	3,7	1,85	-	-
		Зеленый	3,7	3,7	1,85	-	-
3	Буксировочный	Желтый	3,7	3,7	3,7	-	-
4	Кормовой	Белый	3,7	3,7	3,7	-	-
		Белый	3,7	3,7	3,7	1,85	1,85
5	Круговой	Красный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
		Зеленый	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
		Желтый	1,85	1,85	1,85	-	-
		Синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
6	Стояночный бортовой	Белый	3,7	3,7	3,7	-	-
7	Отмашка свето-импульсная: в светлое время суток в темное время суток	Белый	2	2	2	-	-
		Белый	4	4	4	-	-
8	Световая отмашка (в темное время суток)	Белый	4	4	4	-	-

Приложение N 2  
к Правилам плавания судов  
по внутренним водным путям  
(пп. 62, 165, 198)

## ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

Звуковые сигналы, предписанные Правилами, должны подаваться: самоходными судами - колоколом или свистком, или тифоном, или сиреной; парусными судами - свистком или сиреной; самоходными судами - колоколом.

# 12

# ДОКУМЕНТЫ

Приложение N 3 к Правилам плавания судов по внутренним водным путям (п. 73)

## ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ СУДОВ ПО ВВП

### 1. Запрещающие знаки.

1.1. Знак «Запрещение прохода» регулирует движение судов на участке ВВП, который не позволяет осуществлять движение судов (составов) в обоих направлениях одновременно, а также для регулирования движения через разведенные пролеты наплавных мостов.

Знак «Запрещение прохода» состоит из комбинации двух сигнальных фигур, поднимаемых на береговой мачте знака «Семафор», - цилиндра и конуса; цилиндр черного или белого цвета, конус - красного.

Два конуса вершиной вверх означают: ход закрыт в оба направления.

Конус вершиной вверх и под ним цилиндр: ход закрыт для движения судов сверху.

Цилиндр и под ним конус вершиной вверх: ход закрыт для движения судов снизу.

В темное время суток вместо цилиндра - зеленый постоянный, вместо конуса - красный постоянный.

1.2. Знак «Светофор» регулирует движение судов в границах шлюзов, районов заградительных ворот, паромных канатных переправ, в подъемных судоходных пролетах мостов и через разведенные пролеты наплавных мостов.

Огонь зеленого цвета на знаке «Светофор» означает, что проход судну разрешен, а огонь красного цвета - запрещен.

1.3. Знак «Расхождение и обгон запрещены» обозначает участок ВВП, где обгон и расхождение судов запрещены.

Знак представляет собой крутой шит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный посередине красной диагональной полосой, с символом, изображающим две черных вертикальных стрелки, пересекающих диагональную полосу, при этом левая стрелка указывает вниз, а правая вверх.

В темное время суток знак «Расхождение и обгон запрещены» обозначается желтым затмеваемым огнем.

1.4. Знак «Расхождение и обгон составов запрещены» обозначает участок ВВП, где запрещены расхождение и обгон между собой составов и крупнотоннажных судов длиной более 120 метров.

Знак представляет собой крутой шит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный по середине красной диагональной полосой, с символом, изображающим две черные вертикальные стрелки, расположенные на каждой половине круга по сторонам от диагональной полосы, при этом левая стрелка указывает вниз, а правая вверх.

В темное время суток знак обозначается желтым затмеваемым огнем.

1.5. Знак «Якоря не бросать» обозначает участок внутренних водных путей, на котором запрещено отдавать якоря, опускать цепи и лоты.

Знак представляет собой крутой шит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой, с символом, изображающим якорь черного цвета.

В темное время суток знак «Якоря не бросать» обозначается двумя желтыми постоянными огнями, расположенными по вертикальной линии.

1.6. Знак «Не создавать волнение» обозначает участок ВВП, где запрещено создавать волнение.

Знак представляет собой крутой шит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой, с символом, изображающим две горизонтальные волнистые линии черного цвета.

В темное время суток знак «Не создавать волнение» обозначается желтым затмеваемым огнем.

1.7. Знак «Движение маломерных судов запрещено» обозначает участок, где на судовом ходу запрещено движение судов длиной 20 метров и менее (за исключением судов технического флота).

Знак «Движение маломерных судов запрещено» представляет собой крутой шит белого цвета, окаймленный красной полосой и разделенный красной диагональной полосой, с символом, изображающим силуэт маломерного судна черного цвета.

В темное время суток знак «Движение маломерных судов запрещено» обозначается желтым затмеваемым огнем.

### 2. Предупреждающие и предписывающие знаки.

2.1. Знак «Скорость ограничения» обозначает участок ВВП, где скорость движения водозмещающих судов ограничена.

Знак «Скорость ограничения» представляет собой прямоугольный шит белого цвета, окаймленный красной полосой, на котором изображены цифры черного цвета, показывающие максимально допустимую скорость хода в километрах в час.

В темное время суток знак «Скорость ограничения» обозначается желтым проблесковым огнем.

2.2. Знак «Внимание» обозначает участки ВВП, где необходимо соблюдать особую осторожность.

Знак «Внимание» представляет собой прямоугольный шит белого цвета, окаймленный красной полосой, на котором изображен восклицательный знак черного цвета.

В темное время суток знак «Внимание» обозначается желтым проблесковым огнем.

2.3. Знак «Пересечение судового хода» обозначает место пересечения судового хода судами и/или паромными переправами.

Знак «Пересечение судового хода» представляет собой прямоугольный шит белого цвета, окаймленный красной полосой, на котором изображены вертикальная широкая заостренная полоса черного цвета, расположенная острым концом вверх, пересеченная в своей нижней части горизонтальной узкой полосой черного цвета.

В темное время суток знак «Пересечение судового хода» обозначается желтым проблесковым огнем.

2.4. Знак «Соблюдать надводный габарит» обозначает мостовой и надводный переход.

Знак «Соблюдать надводный габарит» представляет собой прямоугольный шит белого цвета, окаймленный красной полосой, в верхней части которого сразу под красной полосой изображен равнобедренный треугольник черного цвета, расположенный вершиной вниз, а под указанным треугольником размещены цифры черного цвета, показывающие минимальную проходную высоту надводного перехода или высоту подмостового судового габарита судовоходного пролета моста от расчетного уровня воды в метрах.

В темное время суток знак «Соблюдать надводный габарит» обозначается двумя желтыми постоянными огнями, расположенными по горизонтальной линии.

### 3. Указательные знаки.

3.1. Знак «Место оборота судов» обозначает участок ВВП, где безопасно производить оборот судна.

Знак «Место оборота судов» представляет собой квадратный шит белого цвета, на котором изображена круговая стрелка черного цвета, направленная по часовой стрелке.

В темное время суток знак «Место оборота судов» обозначается желтым постоянным огнем.

3.2. Знак «Стоповый знак» обозначает полезную длину камеры шлюза и границы зоны швартовки (остановки) судов в подходных каналах к шлюзам.

Знак «Стоповый знак» представляет собой вертикальную полосу красного цвета шириной 0,2 - 0,4 метра и длиной не менее 1,5 метра, наносимую на парпалетах и/или стенах камер и причальных сооружений шлюзов или вертикальный световой электрический знак красного цвета высотой не менее метра над уровнем парпалетов и шириной 20 - 40 сантиметров.

В темное время суток знак «Стоповый знак» обозначается постоянным огнем красного цвета.

3.3. Знак «Указатель рейда» обозначает границы рейда.
Знак «Указатель рейда» состоит из двух створных знаков, установленных на берегу, при этом передний знак представляет собой шит белого цвета в форме равностороннего треугольника вершиной вверх, а задний знак представляет собой шит белого цвета в форме равностороннего треугольника вершиной вниз. Линия створа этих знаков указывает границу рейда.

При наличии на участке ВВП нескольких рейдов на переднем знаке «Указатель рейда» изображается цифра черного цвета, которая обозначает порядковый номер рейда.

В дополненке к этим знакам ниже переднего знака может устанавливаться шит прямоугольной формы белого цвета, на котором изображена черная горизонтальная стрелка, которая указывает в каком направлении от границы рейда расположена акватория рейда, а над указанной стрелкой размещены черные цифры, которые обозначают длину рейда в метрах.

В темное время суток передние и задние знаки «Указатель рейда» обозначаются постоянным огнем зеленого цвета, если знаки установлены на левом берегу, и постоянным огнем красного цвета, если знаки установлены на правом берегу.

Приложение N 4 к Правилам плавания судов по внутренним водным путям (пп. 73, 97)

## ЗНАКИ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И НАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ

1. Знаки навигационного оборудования и навигационные огни предназначены для обеспечения безопасных условий плавания судов и сохранности искусственных сооружений на ВВП.

2. Навигационные огни должны действовать от захода до восхода солнца.

3. Характер навигационных огней: постоянный; проблесковый - периодически повторяющиеся проблески; двухпроблесковый - периодически повторяющиеся группы из двух проблесков; группочтопроблесковый - непрерывно повторяющиеся частые проблески; группочаstopроблесковый - периодически повторяющиеся группы из 4 - 5 проблесков; пульсирующий - непрерывно повторяющиеся световые импульсы, прерывисто-пульсирующий - периодически повторяющиеся группы из пульсирующих проблесков; затмевающийся - периодически повторяющиеся проблески и кратковременные затмения.
4. На знаках навигационного оборудования, на которых отсутствуют навигационные огни, может применяться светоотражающее покрытие.
5. Правой кромкой судового хода является кромка судового хода, расположенная справа при движении вниз по течению.
Левой кромкой судового хода является кромка судового хода, расположенная слева при движении вниз по течению.
На транзитных судовых ходах водохранилищ правая или левая кромка судового хода определяется по направлению течения от зоны выклинивания подпора к плотине.
На подходах к портам, пристаням, убежищам, а также на судовых ходах притоков, впадающих в водохранилище, правая или левая кромка судового хода определяется по направлению течения к транзитному судовому ходу.
На каналах и озерах правая или левая кромка судового хода определяется по направлению условного течения.
6. Навигационное оборудование латеральной системы состоит из береговых и плавучих знаков.

### 7. Плавучие знаки навигационного оборудования латеральной системы и их навигационные огни

К плавучим знакам навигационного оборудования относятся кромочные, поворотные, свальные, разделительные, осевые, поворотно-осевые знаки и знаки опасности.

7.1. Кромочные знаки, обозначающие кромки судового хода

7.1.1. На правой кромке судового хода:

красный цилиндрический буй, красный шарообразный бакен, красная веха с черной топовой фигурой в форме шара; навигационный огонь красного цвета, проблесковый или группочтопроблесковый.

7.1.2. На левой кромке судового хода:

белый или черный конический буй, белый конический бакен, белая веха без топовой фигуры; навигационный огонь зеленого или белого цвета, постоянный или проблесковый.

7.2. Поворотные знаки, обозначающие поворот судового хода, имеющий значительную протяженность, или поворотов судового хода на участках ВВП с ограниченным обзором или скальным дном.

7.2.1. На правой кромке судового хода:

красный цилиндрический буй с широкой горизонтальной белой или черной полосой; навигационный огонь красного цвета, проблесковый или частопроблесковый.

7.2.2. На левой кромке судового хода:

белый конический буй с широкой горизонтальной черной полосой или черный конический буй с широкой горизонтальной белой полосой; навигационный огонь зеленого или белого цвета, проблесковый или частопроблесковый.

7.3. Свальные знаки предназначены для обозначения свального течения, не совпадающего с направлением судового хода, устанавливаемые на кромке судового хода, противоположной свалу, выше по течению:

7.3.1. На правой кромке судового хода:

цилиндрический буй, верхняя половина которого красная, а нижняя белая или черная; цилиндрический бакен, верхняя половина которого красная, а нижняя белая или черная; навигационный огонь красного цвета, проблесковый или группочтопроблесковый.

7.3.2. На левой кромке судового хода:

конический буй, верхняя половина которого белая, а нижняя черная; конический бакен, верхняя половина которого белая, а нижняя черная; навигационный огонь зеленого цвета, проблесковый или группочтопроблесковый.

7.4. Разделительные знаки предназначены для обозначения разделения судового хода:

7.4.1. Разделительный буй с красными и белыми равными чередующимися вертикальными полосами или красными и черными равными чередующимися вертикальными полосами. В темное время суток обозначается огнем, состоящим из двух проблесковых огней, установленных по вертикальной линии друг над другом, дающих попеременные проблески красного и зеленого цвета или красного и белого цвета.

7.4.2. Парный знак состоит из двух бакенов красного и белого цвета, которые устанавливаются в месте разделения судового хода так, чтобы красный бакен показывал правую кромку, а белый бакен - левую кромку разделенных судовых ходов. В темное время суток обозначается проблесковым огнем красного цвета на красном бакене и проблесковым огнем зеленого или белого цвета - на белом бакене.

7.5. Осевой знак, обозначающий ось судового хода, представляет собой белый конический буй с двумя горизонтальными широкими черными или красными полосами, веха белая с двумя черными полосами с черной топовой фигурой в форме шара; навигационный огонь белого цвета, двухпроблесковый.

7.6. Поворотно-осевые знаки предназначены для обозначения поворота оси судового хода:

красный конический буй с двумя белыми или черными широкими горизонтальными полосами или веха с черной топовой фигурой в форме шара с двумя черными или белыми и тремя красными, чередующимися равными по ширине горизонтальными полосами; навигационный огонь - белого цвета, группочтопроблесковый.

7.7. Знаки опасности, ограждающие опасные места у кромок судового хода

7.7.1. На правой кромке судового хода:

красный цилиндрический буй с изображением вертикальной и горизонтальной полос, нанесенных в виде креста, белого или черного цвета; навигационный огонь красного цвета, проблесковый или двухпроблесковый.

7.7.2. На левой кромке судового хода:

белый конический буй с изображением вертикальной и горизонтальной полос, нанесенных в виде креста, черного цвета; навигационный огонь зеленого цвета, проблесковый или двухпроблесковый.

### 8. Береговые знаки навигационного оборудования латеральной системы и их навигационные огни

К береговым знакам навигационного оборудования латеральной системы относятся створные, перевальные, ходовые и весенние знаки, знаки «Ориентир» и «Путевой огонь», сигнализация судоходных пролетов мостов.

8.1. Цвет шитов береговых створных и перевальных знаков выбирается для создания контраста с фоном местности (светлый или темный) и не зависит от того, на каком берегу знак установлен. Цвет навигационных огней берегового знака соответствует правому или левому берегу в зависимости от того, на каком берегу знак установлен.

8.2. Створ осевой предназначен для обозначения оси судового хода и состоит из двух знаков - переднего и заднего.

Каждый из знаков представляет собой шит квадратной, прямоугольной (длинная сторона прямоугольника располагается вертикально) или трапециевидной формы красного или белого цвета.

На центральной вертикальной оси шита красного цвета нанесена белая или черная вертикальная полоса. На центральной вертикальной оси шита белого цвета нанесена черная вертикальная полоса.

Навигационные огни на знаках, установленных на правом берегу, - красного, белого или желтого цвета.

Навигационные огни на знаках, установленных на левом берегу, - зеленого, белого или желтого цвета.

На передних знаках навигационные огни постоянные, на задних знаках - проблесковые.

8.3. Створ шелевой предназначен для обозначения положения судового хода и его кромок и состоит из трех знаков - двух передних и одного заднего.

Знаки представляют собой шиты прямоугольной формы (длинная сторона прямоугольника располагается вертикально) красного или белого цвета.

На центральной вертикальной оси шита красного цвета нанесена белая или черная вертикальная полоса. На центральной вертикальной оси шита белого цвета нанесена черная вертикальная полоса.

Навигационные огни на знаках, установленных на правом или левом берегу, желтого цвета - на передних знаках постоянные, на заднем - проблесковые.

8.4. Створ кромочный предназначен для обозначения направления судового хода и его кромок.

Передний знак представляет собой шит прямоугольной формы, а задний - шит трапециевидной формы, оба знака красного или белого цвета. Навигационные огни на правой кромке - красного цвета, на левой - зеленого цвета, на переднем знаке - огонь постоянный, на заднем знаке - двухпроблесковый.

8.5. Перевальный знак предназначен для обозначения направления судового хода.

Знак представляет собой шит прямоугольной или трапециевидной формы красного или белого цвета.

Навигационный огонь на знаке, установленном на правом берегу, - красного, белого или желтого цвета, на левом берегу, - зеленого, белого или желтого цвета, постоянный или проблесковый.

8.6. Ходовой знак предназначен для обозначения судового хода, расположенного у берега.

Знак представляет собой шит ромбовидной формы, установленный так, чтобы большая диагональ ромба располагалась вертикально.

Знак установленный на правом берегу красного цвета, на левом - белого цвета.

Навигационные огни знака, установленного на правом берегу, - красного цвета, на левом - зеленого цвета, проблесковые.

8.7. Весенний знак предназначен для обозначения затопленных берегов.

Знак, установленный на правом берегу, представляет собой шит круглой формы красного цвета, на левом - трапециевидной формы белого цвета.

Навигационный огонь знака, установленного на правом берегу, - красного цвета, на левом - зеленого цвета, постоянный.

8.8. Знак «Ориентир» предназначен для обозначения характерных мест судового пути.

Знак представляет собой шит прямоугольной или трапециевидной формы.

Знак, установленный на правом берегу, красного цвета с двумя горизонтальными белыми полосками, на левом - черного цвета с двумя горизонтальными белыми полосками.

Навигационный огонь знака, установленного на правом берегу, - красного, белого или желтого цвета, на левом - зеленого, белого или желтого цвета, двухпроблесковый.

8.9. Знак «Путевой огонь» предназначен для обозначения берегов (кромок) судоходного канала.

Знак представляет собой навигационный огонь, установленный на правом берегу, - красного цвета, на левом - зеленого цвета, постоянный или проблесковый.

8.10. Сигнализация судоходных пролетов мостов

8.10.1. Для обозначения оси судового хода в судоходном пролете моста устанавливаются шиты квадратной, круглой или треугольной формы.

При светлом фоне мостовых конструкций шиты указанных шитов - красный, при темном фоне мостовых конструкций - белый.

Для судов и составов, идущих снизу, используются шиты квадратной формы.

Для судов и составов, идущих сверху, используются шиты квадратной формы, установленные таким образом, чтобы одна из диагоналей квадрата располагалась вертикально.

Для плотовых составов используются шиты круглой формы.

Для судов длиной 20 метров и менее используются шиты треугольной формы, установленные таким образом, чтобы вершина треугольника была направлена вниз.

Навигационные огни для судов (составов) состоят из двух постоянных огней красного цвета, расположенных друг над другом по вертикальной линии.

Навигационные огни для плотовых составов состоят из двух постоянных огней зеленого цвета, расположенных друг над другом по вертикальной линии.

8.10.2. Для обозначения подмостового габарита и кромок судового хода в судоходных пролетах моста устанавливаются квадратные шиты зеленого или белого цвета на каждой опоре или кромке.

Количество шитов указывает высоту судоходного пролета моста: один шит - высота судоходного пролета моста менее десяти метров;

два шита - высота судоходного пролета моста десять метров и более, но менее 13 метров;

три шита - высота судоходного пролета моста 13 метров и более, но менее 16 метров;

четыре шита - высота судоходного пролета моста 16 метров и более.

Навигационные огни зеленого цвета, постоянные, по одному у каждого шита.

8.10.3. Огни-указатели разводного пролета наплавного моста предназначены для обозначения открытого судоходного пролета наплавного моста. В случаях, когда разводная часть наплавного моста отведена к левому берегу:

на левом берегу выставляется три навигационных огня зеленого цвета, два из которых расположены на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на судовой ход, а третий огонь - на наиболее удаленном от неподвижной части моста углу разводной части наплавного моста, выходящем на судовой ход;

на правом берегу выставляется два навигационных огня красного цвета, расположенных на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на судовой ход;

Когда разводная часть наплавного моста отведена к правому берегу:

на левом берегу выставляется два навигационных огня зеленого цвета, расположенных на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на судовой ход;

на правом берегу выставляется три навигационных огня красного цвета, два из которых расположены на углах неподвижной части наплавного моста, выходящих на судовой ход, а третий огонь - на наиболее удаленном от неподвижной части моста углу разводной части наплавного моста, выходящем на судовой ход.

Все указанные навигационные огни постоянные.

### 9. Плавучие знаки навигационного оборудования кардинальной системы и их навигационные огни

9.1. Знаки навигационного оборудования кардинальной системы предназначены для ограждения навигационных опасностей и выставляются вокруг навигационной опасности в соответствии со сторонами света.

9.2. Горизонт вокруг навигационной опасности делится на северный, восточный, южный и западный секторы, которые ограничены истинными пеленгами, взятыми из обозначаемой точки (опасности) следующим образом: северный сектор - сектор между истинными пеленгами 315° и 45°; восточный сектор - сектор между истинными пеленгами 45° и 135°; южный сектор - сектор между истинными пеленгами 135° и 225°; западный сектор - сектор между истинными пеленгами 225° и 315°.

Кардинальный знак навигационного оборудования называется по наименованию сектора, в котором он находится.

9.3. Кардинальные знаки навигационного оборудования выставляются вокруг навигационной опасности в одном, нескольких или во всех секторах одновременно и показывают сторону, с которой следует обходить ограждаемую навигационную опасность.

9.4. Описание кардинальных знаков навигационного оборудования

9.4.1. «Северный»

Знак представляет собой буй (веху), верхняя часть которого черного цвета, нижняя - желтого цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конусов вершинами вверх, расположенных один над другим.

Навигационный огонь белого цвета, частопроблесковый. Знак выставляется в северном секторе к северу от опасности.

9.4.2. «Южный»

Знак представляет собой буй (веху), верхняя часть которого желтого цвета, нижняя - черного цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конусов вершинами вниз, расположенных один над другим. Навигационный огонь белого цвета, состоящий из шести частых проблесков, за которыми следует один длительный проблеск продолжительностью 15 секунд.

Знак выставляется в южном секторе к югу от опасности.

9.4.3. «Восточный»

Знак представляет собой буй (веху) черного цвета, с одной широкой горизонтальной полосой желтого цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конусов, расположенных один над другим основаниями друг к другу. Навигационный огонь белого цвета, состоит из трех частых проблесков, показываемых с периодичностью десять секунд.

Знак выставляется в восточном секторе к востоку от опасности.

9.4.4. «Западный»

Знак представляет собой буй (веху) желтого цвета, с горизонтальной полосой черного цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных конусов, расположенных один над другим вершинами друг к другу. Навигационный огонь белого цвета, состоит из девяти частых проблесков, показываемых с периодичностью 15 секунд.

Знак выставляется в западном секторе к западу от опасности.

### 10. Знак навигационного оборудования, обозначающий отдельные опасные места, и его огонь.

Знак представляет собой буй черного цвета с широкой горизонтальной полосой красного цвета или веху/бакен черного цвета с одной или несколькими горизонтальными полосами красного цвета, с топовой фигурой, состоящей из двух черных шаров, расположенных один над другим.

Навигационный огонь белого цвета двухпроблесковый.

Знак выставляется непосредственно над опасностью.

Приложение N 5 к Правилам плавания судов по внутренним водным путям (пп. 79, 81)

## МИНИМАЛЬНЫЕ ЗАПАСЫ, СОБЛЮДАЕМЫЕ СУДАМИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО ВВП

<b>Минимальные запасы по глубине (минимальные запасы воды под днищем судна)</b>				
N п/п	Глубина судового хода (см)	Для судов (составов)		Для плотов независимо от характера грунта (см)
		при песчаном и галечном грунте (см)	при каменистом грунте	

## ДОКУМЕНТЫ

13

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПРИКАЗ

9 февраля 2018 г.

Москва

№ 54

## О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286

В соответствии с подпунктом 5.2.37 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 15, ст. 1612, N 24, ст. 2601, N 52, ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740, N 11, ст. 1029, N 17, ст. 1883, N 18, ст. 2060, N 22, ст. 2576, N 42, ст. 4825, N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378, N 4, ст. 506, N 6, ст. 738, N 13, ст. 1558, N 18, ст. 2249, N 32, ст. 4046, N 33, ст. 4088, N 36, ст. 4361, N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650, N 6, ст. 652, N 11, ст. 1222, N 12, ст. 1348, N 13, ст. 1502, N 15, ст. 1805, N 25, ст. 3172, N 26, ст. 3350, N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935, N 26, ст. 3801, 3804, N 32, ст. 4832, N 38, ст. 5389, N 46, ст. 6526, N 47, ст. 6660, N 48, ст. 6922; 2012, N 6, ст. 686, N 14, ст. 1630, N 19, ст. 2439, N 44, ст. 6029, N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388, N 12, ст. 1322, N 26, ст. 3343, N 33, ст. 4386, N 38, ст. 4821, N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1286, N 18, ст. 2177, N 30, ст. 4311, 4325, N 37, ст. 4974, N 42, ст. 5736, N 43, ст. 5901, 5926; 2015, N 2, ст. 491; N 16, ст. 2394, N 17, ст. 2571, N 20, ст. 2925, N 38, ст. 5300, N 47, ст. 6605, N 49, ст. 6976; 2016, N 1, ст. 242, N 2, ст. 325, N 7, ст. 996, 997, N 16, ст. 2229, N 28, ст. 4741, 37, ст. 5497, N 40, ст. 5752, N 42, ст. 5929; 2017, N 10, ст. 1485, N 37, ст. 5539, N 42, ст. 6166, N 43, ст. 6327, N 52, ст. 8161), приказываю:

Внести изменения в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N 286 (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный N 19627), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. N 210 (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2011 г., регистрационный N 21758), от 4 июня 2012 г. N 162 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2012 г., регистрационный N 24735), от 13 июня 2012 г. N 164 (зарегистрирован Минюстом России 18 июня 2012 г., регистрационный N 24613), от 30 марта 2015 г. N 57 (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2015 г., регистрационный N 37020), от 9 ноября 2015 г. N 330 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный N 39978), от 25 декабря 2015 г. N 382 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный N 40409), от 3 июня 2016 г. N 145 (зарегистрирован Минюстом России 29 июня 2016 г., регистрационный N 42676), от 1 сентября 2016 г. N 257 (зарегистрирован Минюстом России 3 ноября 2016 г., регистрационный N 44248), согласно приложению к настоящему приказу.

Министр М.Ю. Соколов

Приложение  
к приказу Минтранса России  
от 09.02.2018 N 54

## Изменения, вносимые в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286

1. В пункте 10 главы II Правил:

1) абзац девятый изложить в следующей редакции:

«габарит погрузки - предельное поперечное (перпендикулярное линии, проходящей в плоскости поверхности катания рельсов на одинаковом расстоянии от их осей симметрии (далее - ось железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом железнодорожном подвижном составе при его нахождении на прямом горизонтальном железнодорожном пути.»;

2) абзац двадцать шестой признать утратившим силу.

2. Пункт 51 главы VI Правил изложить в следующей редакции:

«51. На всем протяжении железнодорожной линии, на которой осуществляется движение пассажирских поездов со скоростями более 140 км/ч, должен быть уложен железнодорожный путь со сварными рельсовыми плетями, у которых при изменении температуры воздуха концевые участки удлиняются или укорачиваются, а средняя часть остается неподвижной и в ней возникают продольные силы, пропорциональные изменениям температуры воздуха (далее - бесстыковый железнодорожный путь).».

3. В приложении N 1 к Правилам:

1) пункт 1 дополнить абзацем в следующей редакции:

«Ремонт и плано-предупредительная выправка железнодорожного пути устанавливаются Правилами назначения и проведения ремонтов и плано-предупредительной выправки железнодорожного пути (приложение N 1 к Технической эксплуатации сооружений и устройств путевого хозяйства).»;

2) дополнить приложение N 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации приложением N 1 следующего содержания:

Приложение N 1  
к Технической эксплуатации  
сооружений и устройств  
путевого хозяйства

### ПРАВИЛА НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ РЕМОНТОВ И ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОЙ ВЫПРАВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

1. Работы по обновлению верхнего строения железнодорожного пути с полной или частичной заменой изношенных элементов, очисткой балласта, выправкой железнодорожного пути в продольном профиле и плане, с оздоровлением дефектных мест земляного полотна (далее - ремонт) и плано-предупредительной выправкой железнодорожного пути подразделяются на следующие виды:

капитальный ремонт 1 уровня - капитальный ремонт железнодорожного пути с использованием новых материалов (далее - КРН);

капитальный ремонт 2 уровня - капитальный ремонт железнодорожного пути с использованием старых материалов (далее - КРС);

капитальный ремонт 3 уровня - сплошная замена рельсов в период между капитальными ремонтами на участках бесстыкового железнодорожного пути с грузонапряженностью более 25 млн тонно-километров брутто/км в год (далее - ткм брутто/км), сопровождаемая работами в объемах среднего ремонта железнодорожного пути (далее - РС);

сплошная смена рельсов и металлических частей стрелочных переводов (далее - Р);

средний ремонт железнодорожного пути (далее - С);

подъемочный ремонт железнодорожного пути (далее - П);

ремонт стрелочных переводов (далее - Ксп);

плано-предупредительная выправка (далее - В).

2. КРН и КРС предназначены для замены рельсошпальной решетки с применением новых или отремонтированных старогодных материалов верхнего строения железнодорожного пути и для комплексного обновления верхнего строения железнодорожного пути с повышением несущей способности балластной призмы, основной площадки земляного полотна, включающей в себя границу раздела балластного слоя нормирующей толщины и грунтов земляного полотна, а также обочину (далее - основная площадка земляного полотна).

Капитальный ремонт малых (полной длиной до 25 м) и средних (полной длиной свыше 25, но не более 100 м) мостов выполняется одновременно с ремонтами железнодорожного пути КРН и КРС. Капитальный ремонт больших мостов (полной длиной свыше 100 м) и тоннелей должен предшествовать производству работ на подходах к искусственному сооружению.

3. РС предназначен для сплошной замены рельсов новыми, сопровождаемой работами в объемах среднего ремонта (С), в период между капитальными ремонтами железнодорожного пути на участках бесстыкового железнодорожного пути с грузонапряженностью более 25 млн ткм брутто/км в год.

4. При сплошной замене рельсов и металлических частей стрелочных переводов (Р) осуществляется сплошная замена рельсов и металлических частей стрелочных переводов новыми (старогодными) и замена дефектных элементов верхнего строения железнодорожного пути.

5. Средний ремонт (С) предназначен для сплошной очистки щебеночной балластной призмы, замены дефектных шпал и элементов скреплений.

6. Подъемочный ремонт (П) предназначен для восстановления равноустойчивости подшпальной основы путем сплошной подсымки и выправки железнодорожного пути с подбивкой шпал, а также для замены дефектных шпал, скреплений и частичного восстановления дренажных свойств элемента строения железнодорожного пути, необходимого для перераспределения давления от шпал на основную площадку земляного полотна или другое основание, удержания рельсо-шпальной решетки от сдвига и для обеспечения упругого взаимодействия железнодорожного пути и железнодорожного подвижного состава (далее - балластный слой).

7. При капитальном ремонте стрелочных переводов (Ксп) осуществляется замена стрелочных переводов в комплексе с переводными брусками, очистка или замена балласта и постановка железнодорожного пути в проектное положение в плане и продольном профиле.

8. Плано-предупредительная выправка (В) железнодорожного пути и расположенных на нем стрелочных переводов предназначена для восстановления равноустойчивости подшпальной основы и уменьшения степени неравномерности отступлений по уровню и в плане, а также просадок железнодорожного пути.

9. Для назначения видов ремонта железнодорожный путь разделяется на классы и группы железнодорожного пути в соответствии с классификацией, приведенной в таблицах 1 и 2.

Таблица 1

Группа железнодорожного пути		Грузонапряженность, млн. ткм брутто/км в год	Диапазон допустимых скоростей, км/ч						
			1 диапазон	2 диапазон		3 диапазон			
Группа железнодорожного пути (специализация)	Код группы		Классы главных железнодорожных путей в зависимости от допустимых скоростей движения поездов (числитель - пассажирские, знаменатель - грузовые)						
			>200 >90	200 - 161 >90	160 - 141 >90	121 - 140 >80	101 - 120 >80	81 - 100 61 - 80	до 60
Высокоскоростная	В	не регламентируется	1						
Скоростная	С	не регламентируется		1	1				
Пассажирская	П	не регламентируется			1	1	2	3	3

Особо грузонапряженная	О	более 80				1	1	1	2
	Грузовая	I	более 50 до 80				1	1	1
II		более 25 до 50				1	1	2	3
III		более 10 до 25				1	2	3	3
IV		более 5 до 10				2	3	3	4
V		5 и менее				3	4	4	4

Таблица 2

Виды станционных железнодорожных путей и железнодорожных путей необщего пользования (код группы - С)	Класс железнодорожного пути в зависимости от допустимых скоростей движения поездов, км/ч	
	более 40	40 и менее
Приемо-отправочные и другие станционные железнодорожные пути, предназначенные для сквозного пропуска поездов	3	4
Приемо-отправочные и другие станционные железнодорожные пути, не предназначенные для сквозного пропуска поездов	4	5
Горочные железнодорожные пути	3	3
Специальные железнодорожные пути, предназначенные для обращения железнодорожного подвижного состава с опасными грузами	4	4
Железнодорожные пути необщего пользования	3	5
Железнодорожные пути необщего пользования, предназначенные для обращения железнодорожного подвижного состава с опасными грузами	3	4

10. Дополнительные требования по классификации железнодорожного пути:

1) при расчете классов железнодорожного пути участок должен быть одного класса на всем протяжении железнодорожного пути (поездо-участка) с одинаковой грузонапряженностью и допустимыми скоростями движения пассажирских или грузовых поездов без учета отдельных километров и мест, по которым установлено ограничение скорости движения поездов.

Граница класса железнодорожного пути на перегонах определяется в границах от входного до выходного стрелочного перевода железнодорожных станций.

На участках железнодорожного пути с установленными скоростями движения пассажирских и пригородных поездов более 80 км/ч в зависимости от их количества в сводном графике движения поездов железнодорожный путь должен быть не ниже:

1 класса - более 100 поездов в сутки;

2 класса - 31 - 100 поездов в сутки;

3 класса - 6 - 30 поездов в сутки.

Класс главных железнодорожных путей на железнодорожной станции должен соответствовать высшему классу железнодорожного пути прилегающих перегонов.

Класс стрелочного перевода, стрелочного съезда должен определяться по высшему классу соединяемых железнодорожных путей.

На многопутных участках класс железнодорожного пути должен определяться для каждого из железнодорожных путей;

2) пассажирская группа железнодорожного пути должна определяться как суммарные размеры пассажирских и пригородных поездов 60% и более по поездо-участку от общего количества пар поездов в сутки в соответствии с нормативным графиком движения поездов;

3) для высокоскоростных, скоростных, пассажирских групп железнодорожного пути класс железнодорожного пути главных железнодорожных путей определяется по допустимой скорости пассажирских поездов.

Для особогрузонапряженной и грузовой групп железнодорожного пути класс главных железнодорожных путей определяется по допустимой скорости движения грузовых поездов;

4) владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования при установлении классов главных и станционных железнодорожных путей должен учитывать условия эксплуатации: количество пассажирских, пригородных и грузовых поездов; степень заполнения графика движения поездов; грузонапряженность; допустимые скорости движения поездов; средний и максимальный вес поезда; тип железнодорожного подвижного состава; максимальные осевые и погонные нагрузки; применяемые типы конструкций железнодорожного пути; план и профиль железнодорожного пути; климатические условия.

11. Виды и перечень выполняемых при ремонте железнодорожного пути работ определяются проектной (ремонтной) документацией. Перечень основных работ представлен в таблице 3.

12. Периодичность выполнения ремонтов железнодорожного пути, в соответствии с которой определяется их ежегодная общая потребность при перспективном и текущем планировании и рекомендуемые ремонтные схемы определяются с учетом нормативного ресурса конструкций железнодорожного пути, соответствующей определенному классу железнодорожного пути (таблица 4).

В зависимости от фактического состояния железнодорожного пути промежуточные виды ремонтов могут быть заменены в ремонтной схеме, при этом устанавливаемый вид ремонта должен соответствовать критериям для назначения ремонтов.

Таблица 3

#### Перечень основных работ, выполняемых при ремонте железнодорожного пути

N п/п	Наименование работ	КРН	КРС	РС	Р	С	П	Ксп
1	Замена рельсошпальной решетки на новую	+	-	-	-	-	-	-
2	Замена рельсошпальной решетки на старогодную	-	+	-	-	-	-	-
3	Вывос стрелочных переводов из кривых участков железнодорожного пути, если это не требует выполнения работ по переустройству контактной сети, устройству электроснабжения и автоматики и телемеханики	+	+	-	-	-	-	-
4	Замена стрелочных переводов в комплекте с переводными брусками	+	+	-	-	-	-	+
5	Сплошная замена рельсов новыми	-	-	+	+	-	-	-
6	Сплошная замена рельсов старогодными	-	-	+	+	-	-	-
7	Сварка плетей до длины блок-участка или перегона, включая стрелочные переводы	+	+	+	+	+	-	-
8	Введение плетей бесстыкового железнодорожного пути в проектную температуру закрепления	+	+	+	+	+	+	-
9	Шлифование поверхности катания рельсов	+	+	+	+	+	+	-
10	Сплошная замена металлических частей стрелочных переводов	-	-	+	+	-	-	-
11	Замена дефектных элементов верхнего строения железнодорожного пути (рельсы, шпалы, стыковые и промежуточные скрепления)	-	-	+	+	+	+	-
12	Замена балласта	+	+	-	-	-	-	+
13	Очистка балласта, приведение балластной призмы к нормативным значениям	+	+	+	+	+	-	+
14	Локальная очистка загрязненного щебня, частичная замена загрязненного балласта на чистый	-	-	-	-	-	+	-
15	Устройство разделительного слоя	+	+	+	-	-	-	+
16	Приведение геометрических размеров земляного полотна к нормативным значениям	+	+	+	-	-	-	-
17	Устройство, очистка и восстановление водотводов и дренажных устройств	+	+	+	+	+	+	+
18	Ремонт малых и средних искусственных сооружений	+	+	-	-	-	-	-
19	Очистка русел и планировка конусов малых искусственных сооружений	+	+	+	-	-	-	-
20	Ликвидация негабаритности без выполнения работ по переустройству земляного полотна	+	+	+	-	+	-	+
21	Уположение кривых, удлинение переходных кривых и прямых вставок, если это не требует досыпки земляного полотна или разработки выемки, замены или перестановки опор контактной сети в объеме более 5%, от их количества на участке ремонта	+	+	+	-	-	-	-
22	Вывос и защита кабелей СЦБ, связи, электроснабжения и других коммуникаций	+	+	+	-	+	-	+
23	Приведение полосы отвода в соответствие с нормами	+	+	+	-	-	-	-
24	Ремонт переездов и пешеходных переходов	+	+	+	-	+	-	-
25	Устранение пучин и просадок железнодорожного пути	+	+	+	-	+	+	+
26	Восстановление километровой и пикетных знаков	+	+	+	-	-	-	+

Таблица 4

#### Периодичность и схемы выполнения ремонтов и плано-предупредительной выправки железнодорожного пути

Код группы (специализация)	Класс пути	Периодичность выполнения капитального ремонта КРН, КРС (числитель - млн. тонн брутто, знаменатель - годы)				Ремонтные схемы - виды путевых работ и очередность их выполнения за межремонтный цикл
		железобетонные шпалы		деревянные шпалы		
		новые материалы	старогодные материалы	новые материалы	старогодные материалы	
В, С	1	700/20				КРН-В-П-С-В-П-КРН
П	1, 2, 3	700/30				КРН-В-П-С-В-П-КРН
				600/18		КРН-В-С-В-П-КРН
	3		-/35			КРС-В-В-С-В-П-КРС
О	1, 2	1400				КРС-В-С-В-П-КРС
				600		КРН-В-С-В-КРН
I	1, 2	1400				КРН-В-С-В-РС-В-П-КРН
				600		КРН-В-С-В-КРН
II	1, 2	1400/30				КРН-В-С-В-РС-В-П-КРН
				600/18		КРН-В-В-С-В-П-КРН
	3			700/35		КРС-В-В-С-В-П-КРС
III, IV, V	1, 2	700/30				КРН-В-В-С-В-П-КРН
	3, 3С			-/35		КРС-В-В-С-В-П-КРС
	4, 4С			-/35		КРС-В-В-С-В-П-КРС
	5С			-/40		КРС-В-В-С-В-П-КРС

Ремонт станционных железнодорожных путей и железнодорожных путей необщего пользования определяется по ремонтной схеме для главных железнодорожных путей в соответствии с классом железнодорожного пути.

Периодичность выполнения ремонта определяется по наработке тоннажа или продолжительности эксплуатации в годах, исчисляемых с момента строительства, реконструкции или последнего ремонта (далее - срок службы в годах), определяемых по назначенному ресурсу рельсов (сроку службы в годах), заявленному и установленному заводом-изготовителем на основании записи в ремонтной документации.

13. При определении ежегодной потребности в ремонтных работах владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования может изменить нормативные сроки проведения ремонтов в сторону увеличения или уменьшения до 25% в зависимости от условий эксплуатации.

При назначении капитальных ремонтов владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожного пути необщего пользования применяются критерии, определяющие вид ремонта исходя из необходимости устранения причины, вызывающей снижение надежности или работоспособности железнодорожного пути.

При планировании капитального ремонта железнодорожного пути владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожного пути необщего пользования устанавливаются участки ремонта и сроки проведения работ при условии достижения нормативной наработки тоннажа или срока службы в годах.

14. Протяженность участков капитального ремонта 1 - 3 уровней для главного железнодорожного пути должна составлять длину перегона с примыкающими железнодорожными станциями.

Допускается выполнение ремонта и плано-предупредительной выправки железнодорожного пути на участках меньшей протяженности, предусмотренных ремонтной документацией на основании графика ремонта, а также на участках железнодорожного пути с отличительными условиями эксплуатации (кривые участки железнодорожного пути, подходы к инженерным сооружениям, барьерные места).

15. В кривых участках железнодорожного пути в период между ремонтами железнодорожного пути 1 - 3 уровней (КРН, КРС, РС) предусматривается дополнительная сплошная смена рельсов с периодичностью, приведенной в таблице 5.

Таблица 5

Группа железнодорожного пути	Количество дополнительной сплошной замены рельсов в кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой	
	351 - 650 м	350 м и менее
O, I, II	1 раз	2 раза
III, IV	-	1 раз

При планировании работ по сплошной замене рельсов в кривых участках железнодорожного пути владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования может изменить периодичность по результатам оценки геометрических параметров рельсов, в том числе на основании результатов показаний средств, обеспечивающих определение и оценку технического состояния железнодорожного пути (далее - средства диагностики).

16. Критерии выбора участков ремонтов железнодорожного пути:

- 1) подлежащих ремонтам 1 - 3 уровня (КРН, КРС, РС), представлены в таблице 6.

Таблица 6

Критерии	Значение критерия по классам железнодорожного пути				
	1	2	3	4	5
Основные критерии					
Пропущенный тоннаж или срок службы в годах, %	100	100	-	-	100
Одинокый выход остроредефектных рельсов в сумме за срок службы в среднем на участке ремонта, шт./км	4 и более	6 и более	6 и более	8 и более	-
Дополнительные критерии на 1 км верхнего строения железнодорожного пути, более					
Пропущенный тоннаж или срок службы в годах, %	-	-	100	100	-
Дефектные шпалы, %	15	18	20	25	25
Дефектные узлы скреплений, %	15	20	25	35	35
Количество шпал с зоной локального загрязнения балласта под шпалами, возникающего вследствие потери балластом дренажных свойств (далее - выплеск), %	4	5	6	8	8

При определении одинокого выхода рельсов учитываются остроредефектные рельсы, образование и развитие которых зависит и возрастает по мере наработки тоннажа, без учета выхода рельсов по боковому износу. На участках бесстыкового железнодорожного пути выход уравнильных рельсов не учитывается;

- 2) подлежащих среднему и подъемному ремонтам (С, П), представлены в таблице 7.

Таблица 7

Критерии	Значение критерия по классам железнодорожного пути				
	1	2	3	4	5
Основные критерии					
Потребность в замене балласта или очистке	имеется				
Загрязненность балласта, %	30 и более				
Количество шпал с выплесками, %, более	3	5	7	10	10
Дополнительные критерии на 1 км верхнего строения железнодорожного пути					
Наличие пучин	есть				
Ширина обочины, см, менее	40	40	40	35	35
Дефектные шпалы, %, более	10	12	15	20	20
Дефектные узлы скреплений, %, более	12	15	20	30	30

Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования обязан вести учет наработки тоннажа (срока службы в годах) железнодорожного пути, одинокого выхода рельсов по дефектам, количества дефектных шпал, узлов скреплений и загрязненности балласта.

17. Требования, предъявляемые к конструкции и элементам верхнего строения железнодорожного пути, укладываемым при выполнении работ по капитальным ремонтам железнодорожного пути 1 - 2 уровня, приведены в таблице 8.

Таблица 8

Классы железнодорожных путей				
1	2	3	4	5
1. Конструкция верхнего строения железнодорожного пути				
бесстыковой железнодорожный путь на железобетонных шпалах		бесстыковой железнодорожный путь на железобетонных шпалах, звеньевой железнодорожный путь на деревянных шпалах		
2. Типы и характеристика верхнего строения железнодорожного пути				
рельсы Р65, новые	рельсы Р65, новые или старогонные отремонтированные	рельсы Р65 старогонные отремонтированные, рельсы Р50 новые		
скрепления новые	скрепления новые и/или старогонные (в том числе отремонтированные)			
шпалы железобетонные новые	шпалы железобетонные новые или старогонные	шпалы железобетонные старогонные или новые деревянные		
1840 шт./км (в кривых радиусом 1200 м и менее - 2000 шт./км)	1600 шт./км (в кривых радиусом 1200 м и менее - 1840 шт./км)	1440 шт./км (в кривых радиусом 650 м и менее - 1600 шт./км)		
балласт щебеночный с толщиной слоя не менее: 40 см - под железобетонными шпалами; 35 см - под деревянными шпалами		балласт щебеночный с толщиной слоя под шпалами не менее: 30 см - под железобетонными; 25 см - под деревянными		балласт всех типов с толщиной слоя под шпалой не менее 20 см
размеры балластной призмы - в соответствии с типовыми поперечными профилями				
3. Конструкции и типы стрелочных переводов				
новые рельсы р65 и рельсовые элементы, новые брусья железобетонные или деревянные	новые или старогонные рельсы и рельсовые элементы, брусья железобетонные, новые или старогонные, деревянные новые	рельсы и металлические части старогонные, брусья железобетонные, новые или старогонные, деревянные новые		

Возможность применения звеньевой железнодорожного пути на деревянных шпалах при любом классе железнодорожного пути определяется проектом.

Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования допускается применение требований, предъявляемых к более высокому классу.

18. Укладываемые в железнодорожный путь рельсы должны соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации и технических регламентов.

На участках бесстыкового железнодорожного пути 1 - 2 класса с годовыми амплитудами температуры рельсов более 110 °С, в туннелях и на затянутах спусках круче 0,012 ‰ шпал должна составлять 2000 шт./км.

19. Новый или очищенный балласт должен соответствовать следующим требованиям: на железнодорожных путях 1 - 4 класса должен применяться щебень фракций 25 - 60 мм; на железнодорожных путях 5 класса и железнодорожных путях необщего пользования - балласт всех видов, применяемых на железнодорожных путях.

20. Необходимость укладки под балластом специально сформированного верхнего слоя земляного полотна из несвязного грунта непосредственно под балластным слоем, предназначенного для обеспечения нормативной способности грунтов, располагающихся под балластным слоем ниже основной площадки, воспринимать нагрузку от железнодорожного подвижного состава и верхнего строения железнодорожного пути без разрушения и нарушения его геометрических контуров в течение межремонтного периода (далее - несущая способность основной площадки земляного полотна), предупреждения сверхнормативных остаточных и упругих деформаций рабочей зоны земляного полотна (защитный слой) определяется проектной документацией.

21. При замене асбестового балласта должны выполняться требования по предотвращению загрязнения окружающей природной среды.

22. Работы по стабилизации основной площадки земляного полотна должны предусматриваться в местах активного развития балластных углублений, балластных выплесков, просадок и пучин.

23. На железнодорожных путях 1 - 3 классов, при капитальных ремонтах 1 - 3 уровня (КРН, КРС, РС) должно предусматриваться устранение всех выявленных крутизны откосов и среза или закрепление балластных шпалей на откосах насыпей.

24. Водоотводные и дренажные сооружения (кюветы, лотки, продольные и нагорные канавы, дренажи, поперечные прорезы, штолы, колодцы) должны быть приведены в состояние, обеспечивающее их функционирование. Конструкция и материал водоотводных и дренажных сооружений должны обеспечивать их исправную работу до следующего планового ремонта.

25. В целях предотвращения оползания откосов насыпей длительно эксплуатируемых железнодорожных линий в условиях накопленных балластных шпалей запрещается укладка кабелей в обочинах земляного полотна, за исключением участков со сложными топографическими и инженерно-геологическими условиями местности (сильная заболоченность, горная местность, прижимы, районы распространения вечной мерзлоты) по согласованию с владельцами инфраструктуры или железнодорожных путей необщего пользования.

26. Железнодорожный путь на мосту должен иметь плавное очертание и при необходимости ему должно придаваться строительный подъем.

27. Отклонение оси железнодорожного пути от оси пролетного строения с ездой на балласте не должно превышать 50 мм, а в кривых - 30 мм; на мостах с безбалластным мостовым полотном - 30 и 20 мм соответственно. В случае превышения величины эксцентриситета железнодорожного пути свыше указанных величин отклонение должно устраняться при капитальном ремонте железнодорожного пути 1 - 3 уровня (КРН, КРС, РС) и при других видах ремонтов, при возможности выполнения данной работы. При невозможности устранения эксцентриситета проводится проверка грузоподъемности пролетного строения и его устойчивость против опрокидывания.

28. При сплошной замене рельсов на искусственных сооружениях уложенные контррельсы и деревянные охраняющие брусья в обязательном порядке должны быть заменены контруголками и охранными уголками соответственно;

29. Крутизна временных или постоянных отводов между смежными участками железнодорожного пути по обеим рельсовым нитям (и соответствующая ей длина отводов) при подъеме и понижении железнодорожного пути должна быть плавной и не превышать следующие значения:

- 0,001 при скорости движения поездов 101 - 250 км/ч;
  - 0,002 при скорости движения поездов 81 - 100 км/ч;
  - 0,003 при скорости движения поездов 61 - 80 км/ч;
  - 0,004 при скорости движения поездов 41 - 60 км/ч;
  - 0,005 при скорости движения поездов не более 40 км/ч.
- Крутизна отвода более 0,005 не допускается.

30. При проектировании и выполнении ремонтных работ на мостах и в туннелях должен обеспечиваться проектный профиль и план линии. Толщина балласта на эксплуатируемых мостах не должна превышать 40 см. Устранение толщины балласта более 40 см производится при капитальных ремонтах 1 - 3 уровней и при других видах ремонта, при возможности выполнения данных работ.

В случае превышения толщины балласта на мосту свыше 60 см владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования должна быть организована проверка грузоподъемности пролетных строений, опорных частей и работоспособность антисейсмических устройств.

31. На средних и больших мостах и в туннелях уровень головок рельсов должен сохраняться без изменений, а необходимую толщину балластного слоя на подходах следует создавать за счет срезы излишнего балласта или подрезки земляного полотна. Если срезка земляного полотна вызывает приток воды к сооружению, то в проекте должны быть предусмотрены необходимые водоотводные и дренажные устройства.

32. В случае необходимости изменения отметок железнодорожного пути в профиле и плане при ремонтах должны быть проверены габариты сооружений с учетом этих изменений.

33. Глубина закладки электрических кабелей, а также кабелей связи в месте пересечения рельсошпальной решетки во избежание их обрыва шебеночистительными машинами должна быть не менее чем на 0,8 м ниже подошвы шпал.

34. Требования к разработке проектной (ремонтной) документации на ремонт железнодорожного пути:

- 1) проектная (ремонтная) документация на ремонт железнодорожного пути разрабатывается в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации;
- 2) документация на ремонт железнодорожного пути, при котором производится замена рельсошпальной решетки или глубокая очистка (замена) балласта с толщиной очистки 20 см и более, а также на промежуточные виды ремонтов и/или ремонт стрелочных переводов, при которых изменяется план, профиль железнодорожного пути должен быть выполнен организацией, имеющей допуск на выполнение указанных проектных работ;
- 3) задание на разработку проектной (ремонтной) документации и исходные данные формируются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с учетом условий эксплуатации;
- 4) в состав проектной (ремонтной) документации на ремонт железнодорожного пути на двух- и многопутных участках включается раздел по организации безопасного пропуска поездов при производстве работ.

Другие виды ремонтов и плано-предупредительная выправка железнодорожного пути должны выполняться на основании документации, разработанной в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

35. Основные положения технологии и организации работ по ремонту железнодорожного пути:

1) основным документом по организации и технологии проведения ремонтов железнодорожного пути является документ, определяющий состав и последовательность работ, технические средства, трудоемкость выполняемых работ, требования к надежности, качеству и безопасности их выполнения (далее - технологический процесс) и устанавливающий порядок выполнения входящих в технологический процесс отдельных технологических операций с учетом условий эксплуатации, обеспечивающий безопасность пропуска поездов с установленными скоростями по отремонтированному участку;

2) технологический процесс или проект производства работ должен содержать: характеристику ремонтируемого железнодорожного пути;

условия производства работ; производственный состав;

последовательность выполнения технологических операций; перечень машинных комплексов и их состав;

применяемые измерительные средства и методы измерения; требования безопасности пропуска железнодорожного подвижного состава;

порядок обеспечения требований безопасности труда; схему ограждения места производства работ;

графики производства работ в технологических окнах движения поездов на все укрупненные технологические операции;

график распределения работ по дням.

3) состав работ и последовательность технологических операций для всех видов ремонтов устанавливается проектом производства работ, разрабатываемым на основе технологического процесса, и включает:

разрешительную документацию на ремонт объектов инфраструктуры и акты-допуски на производство работ в зоне действия технических сооружений и устройств;

перечень зон совмещенных работ, при которых необходимо присутствие представителей структурных подразделений;

график предоставления технологических окон в движении поездов на весь период работ с указанием продолжительности технологических окон и строительных организаций, привлеченных для работы в период предоставления технологических окон;

4) порядок движения транспортных средств через переезд или в объезд его на время выполнения работ по ремонту устройств на переезде, при котором нарушается или затрудняется их пропуск.

36. Обеспечение качества путевых работ:

1) при ремонтах железнодорожного пути, его составных частей и элементов должен быть обеспечен контроль качества выполнения всех технологических операций, от которых зависит безопасность движения и комфортность движения пассажирских поездов, стабильность железнодорожного пути, продолжительность его межремонтного периода;

2) надзор за состоянием железнодорожного пути, находящегося в ремонте, и выполнение на нем неотложных работ для обеспечения безопасности пропуска железнодорожного подвижного состава осуществляется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с привлечением работников и технических средств исполнителя работ;

3) новые материалы и элементы верхнего строения железнодорожного пути, земляного полотна и искусственных сооружений, используемые при ремонтах железнодорожного пути, должны иметь документы об обязательном подтверждении их качества;

4) старогонные материалы и элементы верхнего строения железнодорожного пути, земляного полотна и искусственных сооружений, используемые при ремонтах железнодорожного пути, должны соответствовать требуемым в проекте группам качества (группам годности).

37. При проведении земляных работ должна выполняться обязательная инструментальная проверка планировочных работ на соответствие выполняемым работ проектной (ремонтной) документации.

38. Требования, предъявляемые к пооперационному контролю качества выполнения технологических операций:

1) обеспечение отсутствия скрытых дефектов, влияющих на стабильное состояние железнодорожного пути;

2) проведение пооперационного контроля качества в подготовительный период, при выполнении работ по ремонтам железнодорожного пути и после окончания всех работ;

3) оформление документов о соответствии качества выполненных технологических операций по результатам пооперационного контроля;

4) оценка соответствия качества выполнения технологических операций и параметров проектной (ремонтной) документации при производстве путевых работ:

поперечного уклона поверхности среза балластной призмы в полевую сторону;

укладки разделительных и теплоизоляционных покрытий, определяемое обеспечением уклона покрытия в полевую сторону, а также отсутствие складок, горбов, разрывов при стыковке полос (плит) укладываемых материалов;

очистки щебеня;

срезы обочин на величину, определяемую проектом, с предварительным выносом отметок на опоры контактной сети, постоянные сооружения или реперы и последующим измерением;

параметров послойного формирования и уплотнения подшпального основания;

положения железнодорожного пути в профиле и плане после уплотнения каждого слоя при послыном формировании подшпального основания относительно проектного положения;

5) оценка соответствия железнодорожного пути и полосы отвода проектной (ремонтной) документации осуществляемая в форме приемки (ввода в эксплуатацию) на основе результатов измерений с применением средств диагностики.

39. Приемка участков железнодорожного пути после выполнения ремонтов железнодорожного пути осуществляется комиссиями с проверкой соответствия принимаемых объектов утвержденной проектной (ремонтной) документации.

40. Состав комиссии по приемке выполненных работ утверждается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования;

41. Приемка отремонтированного железнодорожного пути оформляется актом с приложениями в соответствии с таблицей 9.

Формы документов при приемке железнодорожного пути после ремонта устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Таблица 9

N п/п	Наименование документа	Виды работ							
		КРН	КРС	РС	Р	С	П	В	Ксп
1	Акт приемки выполненных работ километра (объект)	+	+	+	+	+	+	+	+
2	Ведомость характеристик состояния и устройства железнодорожного пути после ремонтных работ	+	+	+	-	+	+	+	+
3	Исполненный продольный профиль	+	+	+	-	+	-	-	-
4	Характеристика кривых	+	+	+	-	+	+	+	-
5	Оценка состояния геометрии рельсовой колеи	+	+	+	+	+	+	+	-
6	Акт о ремонте балластной призмы	+	+	+	-	+	-	-	-
7	Ведомость габаритных промеров после работ	+	+	+	-	+	-	-	-
8	Акт об укладке в железнодорожный путь рельсовых плетей	+	+	+	+	-	-	-	-

42. Отремонтированный железнодорожный путь должен соответствовать следующим требованиям: железнодорожный путь и сооружения соответствуют проектной (ремонтной) документации, работы выполнены в полном объеме;

используемые материалы соответствуют стандартам, техническим условиям, группе годности, имеют подтверждения соответствия и уложены в полном объеме;

шпалы подбиты;

балласт в шпальных ящиках и на откосах балластной призмы уплотнен;

верх призмы находится на 3 см ниже поверхности деревянных шпал и на одном уровне с поверхностью железобетонных шпал в средней их части; на железнодорожном пути с деревянными шпалами добыты костыли;

на железнодорожном пути с железобетонными шпалами промежуточные рельсовые скрепления смонтированы и обеспечивают нормативное прижатие рельсов;

противоугоны установлены по соответствующей схеме, все противоугоны прижаты к шпалам;

стыковые зазоры отрегулированы;

оздорвление земляного полотна выполнено в соответствии с проектом;

водоотводные сооружения, кюветы и лотки очищены и дно их спланировано.

К моменту приемки железнодорожного пути плети бесстыкового железнодорожного пути должны быть введены в проектный температурный интервал. Допускается поэтапная сдача работ, предусмотренная проектом.

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПРИКАЗ

12 марта 2018 г.

Москва

№ 87

## Об утверждении положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта

В соответствии с пунктом 1 статьи 27 Федерального закона от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 11, ст. 1001; 2003, N 14, ст. 1256; N 27, ст. 2700; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 50, ст. 5279; N 52, ст. 5498; 2007, N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; 2008, N 29, ст. 3418; N 30, ст. 3616; 2009, N 1, ст. 30; N 18, ст. 2141; N 29, ст. 3625; N 52, ст. 6450; 2010, N 15, ст. 2020; N 27, ст. 3880; N 29, ст. 4294; N 30, ст. 4577; 4590; 4591; 4594; 4596; N 45, ст. 6333; 6335; 2012, N 18, ст. 2128; N 25, ст. 3268; N 26, ст. 3446; N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; 2014, N 6, ст. 566; N 42, ст. 5615; N 45, ст. 6153; N 49, ст. 6928; 2015, N 1, ст. 55; N 29, ст. 4356; 4359; 2016, N 11, ст. 1478; N 27, ст. 4300; 2017, N 27, ст. 3945) и подпунктом 5.2.53.14 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 15, ст. 1612; N 24, ст. 2601; N 52, ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740; N 11, ст. 1029; N 17, ст. 1883; N 18, ст. 2060; N 22, ст. 2576; N 42, ст. 4825; N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378; N 4, ст. 506; N 6, ст. 738; N 13, ст. 1558; N 18, ст. 2249; N 32, ст. 4046; N 32, ст. 4088; N 36, ст. 4361; N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650; ст. 652; N 11, ст. 1222; N 12, ст. 1348; N 13, ст. 1502; N 15, ст. 1805; N 25, ст. 3172; N 26, ст. 3350; N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935; N 26, ст. 3801; 3804; N 32, ст. 4832; N 38, ст. 5389; N 46, ст. 6526; N 47, ст. 6660; N 48, ст. 6922; 2012, N 6, ст. 686; N 14, ст. 1630; N 19, ст. 2439; N 44, ст. 6029; N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388; N 12, ст. 1322; N 26, ст. 3343; N 33, ст. 4386; N 38, ст. 4821; N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1286; N 18, ст. 2177; N 30, ст. 4311; 4325; N 37, ст. 4974; N 42, ст. 5736; N 43, ст. 5901; 5926; 2015, N 2, ст. 491; N 16, ст. 2394; N 17, ст. 2571; N 20, ст. 2925; N 38, ст. 5300; 2016, N 1, ст. 242; N 2, ст. 325; N 7, ст. 996; 997; N 16, ст. 2229; N 21, ст. 4741; N 37, ст. 5497; N 40, ст. 5752; N 42, ст. 5929; 2017, N 10, ст. 1485; N 37, ст. 5539), приказываю:

1. Утвердить прилагаемое Положение о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта.
2. Настоящий приказ вступает в силу со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации «О признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 31 мая 2005 г. N 349 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, N 23, ст. 2279; 2015, N 1, ст. 262).

Министр М.Ю. Соколов

Утверждено  
приказом Минтранса России  
от 12 марта 2018 г. N 87

## ПОЛОЖЕНИЕ о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта

## I. Общие положения

1. Положение о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта (далее – Положение) устанавливает требования к профессиональному образованию и стажу плавания кандидатов на получение дипломов и квалификационных свидетельств (далее – квалификационные документы), порядок формирования и работы квалификационных комиссий (далее – комиссии), проведения квалификационных испытаний, порядок выдачи и учета квалификационных документов, а также их аннулирования для членов экипажей судов внутреннего водного транспорта.

2. Формирование комиссий осуществляется администрациями бассейнов внутренних водных путей (далее – АБВВП). Выдача и учет квалификационных документов, а также их аннулирование, проведение квалификационных испытаний осуществляется АБВВП или филиалами АБВВП, в которых созданы комиссии.

Федеральное агентство морского и речного транспорта публикует в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» согласованные программы подготовки и перечни вопросов для квалификационных испытаний, предусмотренные настоящим Положением.

3. Членам экипажей судов внутреннего водного транспорта выдаются дипломы по следующим должностям:

- а) судоводители:
  - капитан;
  - старший помощник капитана;
  - помощник капитана;
  - судоводитель маломерного судна, используемого в коммерческих целях (далее – маломерное судно);
  - судоводитель прогулочного судна;
- б) судоводители судов со скоростью более 30 км/ч (далее – скоростные суда):
  - капитан скоростного судна;
  - старший помощник капитана скоростного судна;
  - в) судовые механики:
    - механик;
    - первый помощник механика;
    - помощник механика;
  - г) судоводители с правом эксплуатации судовой двигательной установки:
    - капитан-механик;
    - старший помощник капитана – первый помощник механика;
    - помощник капитана – помощник механика;
    - капитан скоростного судна – механик скоростного судна;
    - старший помощник капитана скоростного судна – первый помощник механика скоростного судна;
    - д) члены экипажа земснаряда:
      - командир земснаряда;
      - первый помощник командира земснаряда;
      - помощник командира земснаряда;
    - е) члены экипажа земснаряда с правом эксплуатации судовой двигательной установки:
      - командир земснаряда – механик;
      - первый помощник командира земснаряда – первый помощник механика;
      - з) судовые электромеханики:
        - электромеханик;
        - первый помощник электромеханика;
        - помощник электромеханика;
      - 4) судовые радиоспециалисты:
        - начальник радиостанции.

4. Членам экипажей судов внутреннего водного транспорта выдаются квалификационные свидетельства по следующим должностям:

- бодман;
- рулевой;
- матрос;
- моторист;
- лебедчик;
- электрик судовой;
- радиооператор;
- повар судовой;
- проводник на водном транспорте;
- моторист-рулевой;
- моторист-матрос;
- лебедчик-моторист.

5. Квалификационные документы выдаются лицам не моложе 18 лет, представившим подтверждение стажа плавания, необходимого для получения квалификационного документа, имеющим соответствующее образование и заключение о годности к работе в составе экипажей судов внутреннего водного транспорта по состоянию здоровья:

- а) гражданам Российской Федерации, окончившим образовательные организации Российской Федерации или имеющим квалификационные документы, выданные Российской Федерацией;
- б) гражданам Российской Федерации, окончившим иностранные учебные заведения и имеющим квалификационные документы, выданные Российской Федерацией;
- в) иностранным гражданам и лицам без гражданства, окончившим образовательные организации Российской Федерации или имеющим квалификационные документы, выданные Российской Федерацией.

6. Образовательные организации и учебно-тренажерные центры, осуществляющие подготовку членов экипажей судов внутреннего водного транспорта, должны направлять в информационную систему государственного портового контроля (далее – информационная система) сведения о выданных документах, об образовании и/или подготовке, предусмотренных настоящим Положением, не позднее дня выдачи документа.

## II. Проведение квалификационных испытаний

7. Квалификационные испытания проводятся при: первичном получении квалификационного документа; получении диплома в случае повышения в должности; получении диплома при истечении срока действия диплома, и отсутствии необходимого стажа плавания; первичном получении диплома лицами, имеющими военно-морское образование;

получении диплома судоводителя маломерного судна;

получении диплома судоводителя прогулочного судна.

8. На официальном сайте АБВВП или сайтах филиалов АБВВП в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» размещается следующая информация:

- а) о порядке проведения квалификационных испытаний членов экипажей судов внутреннего водного транспорта, включая настоящее Положение;
- б) рекомендуемые образцы заявлений;
- в) перечень прилагаемых документов;
- г) график проведения квалификационных испытаний;
- д) перечень вопросов, по которым проводятся квалификационные испытания.

9. Для проведения квалификационных испытаний руководителем АБВВП создаются комиссии при АБВВП и ее филиалах, назначаются председатели комиссий и утверждаются составы комиссий.

10. В состав комиссии должно включаться не менее пяти членов, включая председателя, заместителя председателя и секретаря. К работе в комиссии могут привлекаться специалисты АБВВП, представители научных, образовательных и общественных организаций, представители судовладельцев и квалифицированные специалисты судов внутреннего водного транспорта, при этом не менее трех членов комиссии должны иметь соответственно дипломы капитана, командира земснаряда и механика.

11. Заседание комиссии является правомочным, если на нем присутствует не менее двух третей ее состава.

12. При дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта предусматривается два этапа квалификационных испытаний.

13. На первом этапе кандидаты проходят письменное или компьютерное тестирование по перечню вопросов, разработанных АБВВП, согласованных Росморречфлотом и размещенных в соответствии с подпунктом «д» пункта 8 настоящего Положения.

14. Для тестирования кандидату предлагается 12 вопросов. В случае получения правильных ответов на девять или более вопросов кандидат считается успешно прошедшим квалификационные испытания и прохождение второго этапа квалификационных испытаний не требуется.

15. На втором этапе комиссией проводится устное собеседование, на котором кандидату предлагается ответить на вопросы, на которые были получены неправильные ответы при письменном или компьютерном тестировании.

16. По результатам квалификационных испытаний комиссия принимает решение в соответствии с пунктами 17 – 18 настоящего Положения.

17. Кандидат участвует в квалификационных испытаниях непосредственно, а в случае наличия технической возможности комиссией может быть принято решение о проведении квалификационных испытаний путем видеоконференцсвязи.

18. Решение о соответствии кандидата должности, на которую он претендует, принимается на заседании комиссии открытым голосованием простым большинством голосов от общего числа членов, присутствующих на заседании комиссии. При равном числе голосов решение считается принятым в пользу кандидата.

19. На основании представленных документов и результатов квалификационного испытания комиссией составляется протокол и дается одна из следующих оценок:

кандидат соответствует должности, на которую он претендует;

кандидат не соответствует должности, на которую он претендует.

20. Протокол квалификационных испытаний вносится в информационную систему, ему присваивается уникальный идентификационный номер, после чего протокол подписывается всеми членами комиссии, присутствующими на заседании. Протокол квалификационных испытаний служит основанием для выдачи квалификационного документа при соблюдении условий, предусмотренных настоящим Положением.

21. В случае несоответствия кандидата должности, на которую он претендует, в протоколе квалификационных испытаний указываются причины несоответствия. При этом заявление кандидата и протокол квалификационных испытаний хранятся в течение года.

22. Квалификационные испытания в целях получения квалификационного свидетельства учащимися образовательных организаций в период обучения проводятся после завершения обучения по соответствующим программам подготовки, согласованным Росморречфлотом, и при выполнении требований к стажу плавания.

23. Выпускники образовательных организаций, осуществляющих подготовку специалистов для работы в составе экипажей судов внутреннего водного транспорта, освобождаются от квалификационных испытаний для получения диплома в течение одного года после окончания обучения.

24. К прохождению квалификационных испытаний допускаются лица, представившие в комиссию не менее чем за 10 рабочих дней до заседания следующие документы (копии):

- заявление;
- копию документа, удостоверяющего личность, с предъявлением оригинала документа, либо копию документа, удостоверяющего

личность, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации;

копию документа об образовании с предъявлением оригинала документа либо копию документа об образовании, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации;

документы, подтверждающие стаж плавания;

медицинское заключение, подтверждающее годность для работы на судах по состоянию здоровья;

две фотографии размером 3 x 4,5 см (на матовой бумаге).

24. Для получения квалификационного свидетельства дополнительно к документам (копиям), указанным в пункте 23 настоящего Положения, необходимо представить справку, подтверждающую стаж плавания не менее одного месяца, выданную в соответствии с настоящим Положением, или справку, подтверждающую выполнение учебной программы, включающей практическую подготовку на судне не менее одного месяца, а также пройти в образовательной организации, указанной в пункте 22 настоящего Положения, подготовку по одной из программ: подготовка боцмана, подготовка рулевого, подготовка матроса, подготовка моториста, подготовка лебедчика, подготовка радиооператора, подготовка электрика судового, подготовка повара судового, подготовка проводника на водном транспорте, подготовка моториста-рулевого, подготовка моториста-матроса, подготовка лебедчика-моториста, согласованных Росморречфлотом.

25. Оригиналы документов сверяются с представленными копиями и возвращаются заявителю. Копии документов заверяются подписью должностного лица, принимающего документы и помещаются в дипломное дело.

26. Если подача заявления о получении квалификационного документа осуществляется через доверенное лицо, то последнее предъявляет доверенность на совершение указанных действий, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации, и копию документа, удостоверяющего личность кандидата на получение квалификационного документа.

27. В случае если предусмотренные настоящим Положением документы представлены не в полном объеме или не соответствуют требованиям настоящего Положения, в срок не позднее трех рабочих дней документы возвращаются заявителю или его доверенному лицу с указанием причин возврата в письменном виде. Повторная подача документов осуществляется в порядке, установленном настоящим Положением.

Указание недостоверных сведений и (или) представление подложных документов влекут за собой отказ в приеме документов или аннулирование выданного квалификационного документа. Заявитель или его доверенное лицо в течение пяти рабочих дней извещается в письменном виде об отказе в приеме документов или об аннулировании выданного квалификационного документа с указанием причин.

## III. Требования к образованию лиц для получения диплома

28. К прохождению квалификационных испытаний для получения диплома допускаются лица, имеющие высшее образование по программе специалитета по судоводительской, судомеханической и электромеханической специальностям, а также по эксплуатации внутренних водных путей, среднее профессиональное образование по программе подготовки специалистов среднего звена по судоводительской, судомеханической и электромеханической специальностям, а также по эксплуатации внутренних водных путей, дополнительное профессиональное образование по судоводительской, судомеханической и электромеханической специальностям, а также по специальности эксплуатации внутренних водных путей и лица, прошедшие профессиональное обучение по программе подготовки квалифицированных рабочих и служащих по судоводительской, судомеханической и электромеханической специальностям, а также по эксплуатации внутренних водных путей.

29. Судоводители, судомеханики и командиры земснарядов, имеющие высшее образование по программам специалитета или среднее профессиональное образование, работающие на судах внутреннего водного транспорта по полученной специальности, после прохождения обучения по программам дополнительного профессионального образования, согласованным Росморречфлотом и размещенным на официальном сайте Росморречфлота в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», по второй смежной специальности судоводителей, судомеханики или командира земснаряда соответственно допускаются к квалификационным испытаниям на должность помощника механика, помощника капитана или командира земснаряда. Последующие квалификационные испытания проводятся в соответствии с настоящим Положением.

## IV. Учет стажа плавания

30. В стаж плавания зачитывается время работы на судне в штатной должности, а также время прохождения на судне практики или стажировки.

31. Стаж плавания учитывается в календарных месяцах и днях при исполнении должностных обязанностей во время эксплуатации судна в период навигации.

32. При совмещении должностей стаж плавания учитывается одновременно по основной и совмещаемой должностям.

33. Для судов, эксплуатируемых на внутренних водных путях, на которых продолжительность навигации составляет менее шести месяцев, для членов экипажей, отрабатывших полный навигационный период, в стаж плавания зачитывается шесть месяцев.

34. Стаж плавания для всех членов экипажей судов при работе на внутренних водных путях, в прибрежном плавании, включая плавание для захода в морской порт с внутренних водных путей и выхода из морского порта на внутренние водные пути, а также стоянку в морском порту до 30 суток, учитывается полностью.

35. Выпускники образовательных организаций судомеханической и электромеханической специальности дополнительно к справкам о стаже плавания должны представлять справку, подтверждающую выполнение раздела учебной программы по судоремонту, содержащую сведения о прохождении практической подготовки по судоремонту на судах, судоремонтных предприятиях или учебно-производственных мастерских не менее одного месяца.

36. Для получения после окончания образовательной организации диплома помощника капитана, помощника командира земснаряда, помощника механика, помощника капитана-помощника механика, помощника электромеханика зачитывается стаж плавания независимо от типа судна с несением вахты под наблюдением дипломированного специалиста или руководителя практики образовательной организации.

37. В стаж плавания для получения квалификационных документов, за исключением дипломов судоводителей маломерных судов и судоводителей прогулочных судов, не зачитывается время плавания на маломерных и прогулочных, а также спортивных судах.

38. Подтверждением стажа плавания является справка о стаже плавания, содержащая следующую информацию:

наименование судовладельца, адрес, телефоны, адрес электронной почты;

фамилия, имя, отчество (при наличии), дата рождения члена экипажа судна;

должность члена экипажа судна согласно судовой роли;

название судна;

тип судна;

мощность главных двигателей судна в кВт, мощность судового электрооборудования (для электромеханика) в кВт или производительность земснаряда в м<sup>3</sup>/ч;

районы плавания судна;

даты начала и окончания работы члена экипажа на судне в указанной должности;

общую продолжительность плавания в месяцах и днях;

фамилии и должности лиц, подписавших справку.

39. Справки о стаже плавания оформляются ежегодно после окончания навигации на каждого члена экипажа судна, включая практикантов и стажеров, и подписываются капитаном судна или командиром земснаряда, а также уполномоченным должностным лицом судовладельца.

40. До окончания навигации справка о стаже плавания выдается члену экипажа судна, включая практикантов и стажеров, в случаях перевода на другое судно, списания с судна или увольнения, а также для целей дипломирования.

41. Справка о стаже плавания капитану судна и командиру земснаряда подписывается уполномоченным лицом судовладельца.

42. Справка о стаже плавания в период нахождения судна в ремонте подписывается также механиком (электромехаником) судна, командиром земснаряда, а также должностным лицом организации, в которой член экипажа судна осуществлял работу по судоремонту.

43. При проверке данных, приведенных в справках о стаже плавания и для определения достоянности стажа плавания, используются сведения, полученные на основании записей в трудовой книжке, судовой роли, письменного подтверждения уполномоченного должностного лица судовладельца.

44. Справки о стаже плавания заполняются с использованием печатающих устройств или от руки. Должности и фамилии лиц, подписавших справки о стаже плавания, должны быть приведены полностью печатными буквами. Подписки и исправления не допускаются.

## V. Порядок выдачи квалификационных документов

45. Срок выдачи квалификационного документа не должен превышать трех рабочих дней с даты прохождения квалификационных испытаний.

46. Лицу выдается только один квалификационный документ, содержащий наименования должностей, которые может занимать владелец квалификационного документа с учетом настоящего Положения.

47. Выдача квалификационного документа осуществляется через информационную систему на основании протокола квалификационных испытаний с формулировкой «соответствует должности», путем присвоения каждому выдаваемому квалификационному документу уникального идентификационного номера, в соответствии с рекомендуемыми образцами квалификационных документов, приведенными в приложении к настоящему Положению, при условии, что информация об образовании и подготовке, необходимых для получения квалификационного документа, имеется в информационной системе.

48. Диплом должен содержать: наименование АБВВП или филиала АБВВП, выдавшей диплом; уникальный идентификационный номер; дату выдачи и срок действия;

фамилию, имя, отчество (при наличии), дату рождения владельца;

фотографию владельца;

должность(и);

ограничения, указанные в пункте 50 настоящего Положения (при наличии);

фамилию, имя, отчество (при наличии) и подпись должностного лица, выдавшего диплом.

Срок действия диплома устанавливается равным пяти годам со дня его выдачи.

49. Квалификационное свидетельство должно содержать: наименование АБВВП или филиала АБВВП, выдавшей квалификационное свидетельство;

уникальный идентификационный номер квалификационного свидетельства;

фамилию, имя, отчество (при наличии), дату рождения владельца;

фотографию владельца;

должность(и);

ограничения, указанные в пункте 50 настоящего Положения (при наличии);

фамилию, имя, отчество (при наличии) и подпись должностного лица, выдавшего квалификационное свидетельство.

Квалификационные свидетельства являются бесценными.

50. В квалификационные документы вносятся следующие ограничения:

«недействительно для работы на судах с РЛС» - при отсутствии у судоводителя тренажерной подготовки в тренажерном центре по использованию радиолокационной станции;

«недействительно для работы на судах с ЭК» - при отсутствии у судоводителя тренажерной подготовки в тренажерном центре по использованию электронных карт;

«недействительно для работы на пассажирских судах» - при отсутствии подготовки в образовательной организации для работы на пассажирских судах;

«недействительно для работы на нефтяных танкерах» - при отсутствии подготовки в образовательной организации для работы на нефтяных танкерах.

Дополнительно к вышесказанным ограничениям:

в дипломы капитанов, старших помощников капитанов, капитанов-механиков, старших помощников капитанов-первых помощников механиков вносится ограничение: «недействительно для работы на судах с мощностью главных двигателей более 330 кВт» - при отсутствии у капитанов, старших помощников капитанов, капитанов-механиков, старших помощников капитанов-первых помощников механиков высшего или среднего профессионального образования, а также при отсутствии стажа плавания не менее шести месяцев за последние пять лет на судах мощностью главных двигателей более 330 кВт;

в дипломы командиров земснарядов, первых помощников командиров земснарядов, командиров земснарядов-первых помощников механиков земснарядов, помощников командиров земснарядов вносится ограничение: «недействительно для работы на земснарядах производительностью более 700 м<sup>3</sup>/ч» - при отсутствии у командиров земснарядов, первых помощников командиров земснарядов, командиров земснарядов-первых помощников механиков земснарядов, помощников командиров земснарядов высшего или среднего профессионального образования, а также при отсутствии стажа плавания на земснарядах производительностью более 700 м<sup>3</sup>/ч не менее шести месяцев за последние пять лет;

51. При последующем прохождении подготовки, отсутствие которой послужило основанием внесения соответствующего ограничения в квалификационный документ, и подаче заявления о выдаче нового квалификационного документа в целях снятия ограничения, в течение трех рабочих дней выдается новый квалификационный документ без соответствующего ограничения. Информация о такой подготовке владельца квалификационного документа должна содержаться в информационной системе. Ранее выданный квалификационный документ аннулируется.

52. Квалификационные документы, выдаваемые в соответствии с настоящим Положением, подписываются руководителем АБВВП (филиала АБВВП) или его заместителем. Оформленные квалификационные документы выдаются владельцам или их доверенным лицам в АБВВП или в филиалах АБВВП.

53. АБВВП (филиалы АБВВП) организуют учет выданных квалификационных документов путем ведения дипломных дел на бумажных носителях, внесения данных протоколов квалификационных испытаний и данных о выданных и аннулированных квалификационных документах в информационную систему.

54. В случае утери или повреждения квалификационного документа, по заявлению владельца квалификационного документа, АБВВП (филиал АБВВП) в течение трех рабочих дней выдает новый квалификационный документ со сроком действия утерянного (поврежденного) документа, с присвоением новому квалификационному документу уникального идентификационного номера.

Утерянный (поврежденный) квалификационный документ аннулируется, о чем делается запись в информационной системе.

## VI. Условия получения дипломов выпускников образовательных организаций

55. Выпускники образовательных организаций для получения диплома должны представить справки, подтверждающие стаж плавания не менее шести месяцев, в том числе не менее четырех месяцев с несением вахты, или справку, подтверждающую выполнение программы образовательной организации, которая должна включать практическую подготовку на борту судна не менее шести месяцев, в том числе не менее четырех месяцев с несением вахты.

56. Для получения диплома выпускники образовательных организаций должны представить следующие документы (копии):

заявление о выдаче диплома;

копию документа, удостоверяющего личность, с предъявлением оригинала документа, либо копию документа удостоверяющего личность, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации;

копию диплома об образовании с предъявлением оригинала диплома, либо копию диплома об образовании, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации;

медицинское заключение, подтверждающее годность для работы на судах по состоянию здоровья;

справки в соответствии с пунктом 55 настоящего Положения.

57. Выпускники образовательных организаций, имеющие высшее образование, по окончании обучения получают дипломы помощника капитана, помощника командира земснаряда, помощника механика, помощника капитана-помощника механика, помощника командира земснаряда-помощника механика земснаряда, помощника электромеханика.

58. Выпускники образовательных организаций, имеющие среднее профессиональное образование, по окончании обучения получают дипломы помощника капитана, помощника командира земснаряда, помощника механика, помощника капитана-помощника механика, помощника командира земснаряда-помощника механика земснаряда, помощника электромеханика.</

Документы представляются в соответствии с настоящим Положением, при этом вместе копии диплома об образовании представляются справки об окончании четвертого курса обучения.

Диплом на основании настоящего пункта выдается сроком на два года и срок его действия не может быть продлен. Указанный диплом не может служить основанием для выдачи диплома более высокой квалификации в соответствии с настоящим Положением.

#### VII. Условия, необходимые для получения диплома при повышении в должности

62. Для получения диплома старшего помощника капитана необходимо пройти курсы повышения квалификации для старшего помощника капитана по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) диплом помощника капитана;
- б) документ об образовании по специальности «судоходство»;
- в) справки о стаже плавания не менее 12 месяцев с исполнением обязанностей по несению вахты на мостике, в том числе не менее шести месяцев в должности помощника капитана.

63. Для получения диплома капитана необходимо пройти курсы повышения квалификации капитана по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) диплом старшего помощника капитана;
- б) справки о стаже плавания в должности старшего помощника капитана не менее 18 месяцев.

64. Для получения диплома первого помощника механика необходимо пройти курсы повышения квалификации первого помощника механика по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, необходимо представить следующие документы:

- а) диплом помощника механика;
- б) справки о стаже плавания не менее 12 месяцев с исполнением обязанностей в машинном отделении, из них не менее шести месяцев в должности помощника механика.

65. Для получения диплома механика необходимо пройти курсы повышения квалификации механика по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, необходимо представить следующие документы:

- а) диплом первого помощника механика;
- б) справки о стаже плавания в должности первого помощника механика не менее 18 месяцев.

66. Для получения диплома старшего помощника капитана - первого помощника механика необходимо пройти курсы повышения квалификации старшего помощника капитана - первого помощника механика по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) диплом помощника капитана - помощника механика;
- б) документ об образовании по специальности «судоходство» с правом эксплуатации судовой двигательной установки или документ об образовании по специальности «судоходство» и документ о дополнительной подготовке в области эксплуатации судовой двигательной установки или документ о получении образования по специальности «судовой механик»;
- в) справки о стаже плавания не менее 12 месяцев, в том числе не менее шести месяцев в должности помощника капитана - помощника механика.

67. Для получения диплома капитана-механика необходимо пройти курсы повышения квалификации капитана-механика по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) диплом старшего помощника капитана - первого помощника механика;
- б) справки о стаже плавания не менее 18 месяцев в должности старшего помощника капитана - первого помощника механика.

68. Для получения диплома первого помощника командира эскадры необходимо пройти курсы повышения квалификации первого помощника командира эскадры по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, необходимо представить следующие документы:

- а) диплом помощника командира эскадры;
- б) справки о стаже плавания не менее 12 месяцев с исполнением обязанностей вахты на мостике, в том числе не менее шести месяцев в должности помощника командира эскадры.

69. Для получения диплома командира эскадры необходимо пройти курсы повышения квалификации командира эскадры по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) диплом первого помощника командира эскадры;
- б) справки о стаже плавания не менее 18 месяцев, в том числе не менее шести месяцев в должности первого помощника командира эскадры.

70. Для получения диплома первого помощника командира эскадры - первого помощника механика необходимо пройти курсы повышения квалификации первого помощника командира эскадры - первого помощника механика по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) диплом помощника командира эскадры - помощника механика;
- б) справки о стаже плавания не менее 12 месяцев, в том числе не менее шести месяцев в должности помощника командира эскадры - помощника механика.

71. Для получения диплома командира эскадры - механика необходимо пройти курсы повышения квалификации командира эскадры - механика по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) диплом первого помощника командира эскадры - первого помощника механика;
- б) справки о стаже плавания не менее 18 месяцев, в том числе не менее шести месяцев в должности первого помощника командира эскадры - первого помощника механика.

72. Для получения диплома первого помощника электромеханика необходимо пройти курсы повышения квалификации первого помощника электромеханика по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) диплом помощника электромеханика;
- б) справки о стаже плавания не менее 12 месяцев, в том числе не менее шести месяцев в должности помощника электромеханика.

73. Для получения диплома электромеханика необходимо пройти курсы повышения квалификации электромеханика в образовательной организации по программе, согласованной Росморречфлотом, и, кроме документов, перечисленных в пункте 23 настоящего Положения, представить следующие документы:

- а) документ о получении высшего или среднего профессионального образования в области радиосвязи;
- б) справку, подтверждающую выполнение учебной программы, или справки о стаже плавания, подтверждающие стаж плавания не менее шести месяцев с исполнением обязанностей радиооператора, либо справки о прохождении стажировки продолжительностью не менее двух месяцев под руководством дипломированного радиоспециалиста.

74. На судах внутреннего водного транспорта (кроме пассажирских судов на 101 и более спальных мест) обязанности радиооператора выполняются судами, несущими ходовую вахту, которые при освоении основной учебной программы в образовательных организациях проходят профессиональное обучение по программе радиооператора. Наличие свидетельства радиооператора у судоводителей внутреннего водного транспорта не требуется <1>.

<1> Приказ Минобрнауки России от 24 декабря 2010 г. N 2056 «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования по направлению подготовки (специальности) 180403 Судоходство (квалификация (степень) «специалист»)» (зарегистрирован Минюстом России 14 марта 2011 г., регистрационный N 20090) с изменениями, внесенными приказом Минобрнауки России от 18 мая 2011 г. N 1657 (зарегистрирован Минюстом России 1 июня 2011 г., регистрационный N 20902) и изменениями, внесенными приказом Минобрнауки России от 31 мая 2011 г. N 1975 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2011 г., регистрационный N 21200).

#### VIII. Требования к образованию и стажу плавания членов экипажей скоростных судов

76. К квалификационным испытаниям для получения диплома для работы на скоростных судах допускаются лица, имеющие высшее или среднее профессиональное образование по соответствующей специальности, с опытом работы на судах внутреннего водного транспорта не менее шести месяцев, после стажировки на скоростном судне не менее месяца.

77. Лица, имеющие дипломы старшего помощника капитана, первого помощника механика, старшего помощника капитана - первого помощника механика и стаж плавания в этой должности не менее 12 месяцев допускаются к квалификационным испытаниям для получения

диплома старшего помощника капитана - первого помощника механика скоростных судов.

78. Лица, имеющие дипломы капитана, механика, капитана-механика, стаж плавания в этих должностях не менее 12 месяцев, допускаются к квалификационным испытаниям для получения диплома капитана, механика, капитана-механика скоростных судов.

#### IX. Требования к подготовке членов экипажей отдельных категорий судов

79. Для занятия должностей, предусмотренных пунктом 3 настоящего Положения, на пассажирских судах с количеством пассажиров 12 и более, необходимо пройти подготовку в образовательной организации по управлению неорганизованной массой людей по программе, согласованной Росморречфлотом, а для занятия должностей, предусмотренных пунктом 4 настоящего Положения, на пассажирских судах с количеством пассажиров 12 и более, необходимо пройти подготовку в образовательной организации для работы на пассажирском судне по программе, согласованной Росморречфлотом.

Положения настоящего пункта не применяются до 1 апреля 2020 года к владельцам квалификационных документов, выданных в соответствии с Положением о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2005 г. N 349 <2> (далее - Положение о дипломировании).

<2> Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, N 23, ст. 2279; 2015, N 1, ст. 262.

80. Для занятия должностей, предусмотренных пунктом 3 настоящего Положения, на нефтяных танкерах необходимо пройти подготовку в образовательной организации для работы на нефтяных танкерах и управлению нефтяными операциями по программе, согласованной Росморречфлотом, а для занятия должностей, предусмотренных пунктом 4 настоящего Положения, на нефтяных танкерах необходимо пройти подготовку в образовательной организации для работы на нефтяных танкерах по программе, согласованной Росморречфлотом.

Положения настоящего пункта не применяются до 1 апреля 2020 года к владельцам квалификационных документов, выданных в соответствии с Положением о дипломировании.

81. Для занятия должностей на судах мощностью главных двигателей более 330 кВт или для занятия должностей на эскадрах производительностью более 700 м<sup>3</sup>/ч необходимо представить документ о наличии высшего или среднего профессионального образования и справку о стаже работы не менее шести месяцев за последние пять лет на судах мощностью главных двигателей более 330 кВт или на эскадрах производительностью более 700 м<sup>3</sup>/ч.

#### X. Дипломирование членов экипажей малерных судов и прогулочных судов

82. Дипломы судоводителя малерного судна или судоводителя прогулочного судна выдается лицам не моложе 18 лет, прошедшим специальную теоретическую и практическую подготовку по программам управления малерным судном или управления прогулочным судном, согласованным Росморречфлотом.

83. Для лиц, имеющих документ об освоении профессиональных образовательных программ или освоившим программы подготовки квалифицированных рабочих и служащих по судоходению, а также для лиц, имеющих дипломы судоводителей или судоводителей-механиков, выданные в соответствии с настоящим Положением, специальная теоретическая и практическая подготовка по программе управления малерным судном или прогулочным судном не требуется.

84. К прохождению квалификационных испытаний на получение диплома судоводителя малерного судна или диплома судоводителя прогулочного судна допускаются лица, представившие в комиссию не менее чем за 10 рабочих дней до заседания комиссии следующие документы (копии):

- а) заявление на получение диплома;
- б) копию документа, удостоверяющего личность, с предъявлением оригинала документа либо копию документа, удостоверяющего личность, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- в) документ о прохождении в образовательной организации теоретической и практической подготовки по управлению малерным судном или по управлению прогулочным судном по программе, согласованной Росморречфлотом, либо копию документа о получении профессионального образования по специальности «судоходство» в образовательной организации, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации, либо копию диплома, выданного в соответствии с настоящим Положением;
- г) медицинское заключение, подтверждающее годность для работы на судах по состоянию здоровья;
- д) две фотографии размером 3 x 4,5 см (на матовой бумаге);

85. При прохождении квалификационных испытаний, проводимых в порядке, определенном главой II настоящего Положения, выдается диплом судоводителя малерного судна или диплом судоводителя прогулочного судна сроком на 10 лет.

86. По истечении срока действия диплома судоводителя малерного судна или диплома судоводителя прогулочного судна, выданного судоводителем малерного судна или диплома судоводителя прогулочного судна осуществляется после прохождения квалификационных испытаний в соответствии с настоящим Положением сроком на 10 лет.

87. Для допуска к квалификационным испытаниям для повторного получения диплома судоводителя малерного судна или диплома судоводителя прогулочного судна кандидат должен представить в комиссию не менее чем за 10 рабочих дней до заседания, помимо документов, указанных в пункте 84 настоящего Положения, копию ранее выданного документа судоводителя малерного судна или документа судоводителя прогулочного судна с предъявлением оригинала документа, либо копию вышеуказанного документа, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации.

88. Документ, выданный Государственной инспекцией по малерным судам МЧС России, на право управления малерным судном действителен до окончания срока действия указанного документа.

89. Дипломирование лиц, имеющих профессиональное образование, полученное в высших военных образовательных организациях, осуществляющих подготовку специалистов для Военно-Морского Флота, морских и речных специальностей органов федеральной службы безопасности, имеющих опыт плавания по внутренним водным путям (далее - военно-морское образование), осуществляется в соответствии с настоящим Положением.

90. Лица, имеющие военно-морское образование, вместо справок о стаже плавания, предусмотренных настоящим Положением, или в дополнение к ним представляют справки о стаже плавания на кораблях, катерах и вспомогательных судах Военно-Морского Флота и федеральной службы безопасности, а также на других судах, находящихся в собственности государства и используемых для некоммерческой службы (далее - государственные суда), подтверждающие стаж плавания на озерах, реках, заливах и прибрежных водах, необходимый для получения диплома для работы на судах внутреннего водного транспорта:

- а) помощника капитана - стаж плавания на военных кораблях, вспомогательных и государственных судах не менее 12 месяцев за последние пять лет с обслуживанием главной двигательной установки и несением вахты в машинном отделении;
- б) помощника электромеханика - стаж плавания на военных кораблях, вспомогательных государственных судах не менее 12 месяцев за последние пять лет с обслуживанием судового электрооборудования.

91. В справках о стаже плавания на военных кораблях, вспомогательных и государственных судах указывается период, в течение которого лицо, предъявляющее справку, проходило службу, название военного корабля, вспомогательного или государственного судна, должность и время фактического плавания в месяцах и днях с учетом международной стоянки или ремонта до месяца.

В справках о стаже плавания также указываются: водоземное судно или судна - для судоводителей; тип и мощность главной двигательной установки корабля или судна - для механиков и электромехаников.

92. Справки о стаже плавания подписываются командиром военного корабля, капитаном вспомогательного или государственного судна, командиром соединения военных кораблей или руководителем организации государственных судов, или руководителем кадровой службы.

93. Если лицо, имеющее военно-морское образование, претендует на получение диплома при отсутствии 12 месяцев стажа плавания за последние пять лет (далее - длительный перерыв в работе по специальности), необходимо пройти подготовку в образовательной организации при длительном перерыве в работе по специальности по программе, согласованной Росморречфлотом.

94. В стаж плавания включается стаж плавания на военных кораблях, вспомогательных и государственных судах в должности рядового и младшего командного состава, включая курсантскую практику. Наличие стажа по судорному подтверждается справками о стаже плавания с указанием в них записей об участии в работах по судорному.

95. Лица, имеющие высшее профессиональное военно-морское образование, для получения диплома в соответствии с настоящим Положением должны пройти квалификационные испытания.

96. К прохождению квалификационных испытаний допускаются лица, представившие в комиссию не менее чем за 10 рабочих дней до заседания следующие документы:

- а) заявление кандидата на имя председателя комиссии;
- б) копию документа, удостоверяющего личность, с предъявлением оригинала документа либо копию документа, удостоверяющего личность, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- в) копию диплома о военно-морском образовании и предъявлении оригинала документа либо копию диплома, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- г) справки о стаже плавания на военно-морских кораблях, вспомогательных или государственных судах;
- д) медицинское заключение, подтверждающее годность для работы на судах по состоянию здоровья;
- е) две фотографии размером 3 x 4,5 см (на матовой бумаге).

97. Выдача дипломов в случае повышения в должности лицам, имеющим военно-морское образование, осуществляется в соответствии с настоящим Положением. Лица, имеющие военно-морское образование, представляют документы о высшем военно-морском профессиональном образовании.

#### XII. Признание действительности дипломов и порядок выдачи новых дипломов по истечении сроков их действия

98. Судовые механики, имеющие дипломы, полученные в соответствии с настоящим Положением, допускаются для занятия должностей судоводежков скоростных судов и эскадров.

99. Судовые электромеханики, имеющие дипломы, полученные в соответствии с настоящим Положением, допускаются для занятия должностей электромехаников эскадров.

100. Лица, имеющие дипломы, в соответствии с настоящим Положением допускаются к занятию должностей, соответствующих квалификационным свидетельствам, предусмотренным настоящим Положением.

101. Дипломы, выданные на основании Положения о дипломировании, являются действительными до истечения срока действия этих дипломов. По истечении срока действия такого диплома новый диплом выдается в соответствии с настоящим Положением.

102. Дипломы, выданные на основании Положения о дипломировании для занятия должностей членов экипажей судов I группы, действительны для работы на судах мощностью главных двигателей до 330 кВт включительно;

дипломы, выданные в соответствии с Положением о дипломировании для занятия должностей членов экипажей судов II, III, IV и V групп, действительны для работы на судах без ограничения мощности главных двигателей;

дипломы, выданные в соответствии с Положением о дипломировании для занятия должностей членов экипажей эскадров I и II группы, действительны для работы на эскадрах производительностью до 700 м<sup>3</sup> включительно;

дипломы, выданные в соответствии с Положением о дипломировании для занятия должностей членов экипажей членов экипажей эскадров III группы, действительны для работы на эскадрах без ограничения производительности.

103. Дипломы капитана, механика, командира эскадры, капитана-механика, командира эскадры - механика эскадры, электромеханика признаются годными для занятия нижеотнесенных должностей соответствующей специальности.

104. Дипломы старшего помощника капитана, первого помощника командира эскадры, первого помощника механика, старшего помощника капитана - первого помощника механика, первого помощника командира эскадры - первого помощника механика, первого помощника электромеханика признаются годными для занятия нижеотнесенных должностей соответствующей специальности.

105. Обмен квалификационных документов, выданных до вступления в силу настоящего Положения, осуществляется по заявлению владельца в течение трех рабочих дней без проведения квалификационных испытаний и предъявления заявителем справок о стаже плавания.

Дипломы, выдаваемые в соответствии с настоящим пунктом, имеют срок действия диплома, взамен которого они выданы. Квалификационные свидетельства, выдаваемые в соответствии с настоящим пунктом, являются бессрочными.

106. Для получения диплома по той же должности после окончания срока действия имеющегося диплома владелец диплома представляет, кроме документов, указанных в пункте 23 настоящего Положения, следующие документы:

- а) копию диплома на право занятия должности члена экипажа судна с представлением оригинала диплома, либо его копию, заверенную в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- б) справки о плавании, подтверждающие наличие стажа плавания не менее 12 месяцев за предшествующие пять лет в должности, указанной в дипломе.

При отсутствии 12 месяцев стажа плавания за последние пять лет необходимо пройти подготовку в образовательной организации при длительном перерыве в работе по специальности по программе, согласованной Росморречфлотом.

107. Выданные на основании Положения о дипломировании членов экипажей морских судов <3> дипломы не судоводительских специальностей и квалификационные свидетельства членов экипажей, не несущих ходовую навигационную вахту, признаются годными для плавания на судах внутреннего водного транспорта без ограничений.

108. Обмен квалификационных документов, выданных до вступления в силу настоящего Положения, осуществляется по заявлению владельца в течение трех рабочих дней без проведения квалификационных испытаний и предъявления заявителем справок о стаже плавания.

109. Выданные на основании Положения о дипломировании членов экипажей морских судов <3> дипломы не судоводительских специальностей и квалификационные свидетельства членов экипажей, не несущих ходовую навигационную вахту, признаются годными для плавания на судах внутреннего водного транспорта без ограничений.

<3> Приказ Минтранса России от 15 марта 2012 г. N 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» (зарегистрирован Минюстом России 4 июня 2012 г., регистрационный N 24456) с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 13 мая 2015 г. N 167 (зарегистрирован Минюстом России 25 ноября 2015 г., регистрационный N 39849).

108. Выданные на основании Положения о дипломировании членов экипажей морских судов дипломы не судоводительских специальностей и квалификационные свидетельства членов экипажей, не несущих ходовую навигационную вахту, признаются годными для плавания на морских судах при их заходе на внутренние водные пути.

109. Выданные на основании Положения о дипломировании членов экипажей морских судов дипломы судоводителей и квалификационные свидетельства членов экипажей, несущих ходовую вахту, признаются годными для плавания на морских судах по внутренним водным путям и судах внутреннего водного транспорта, при предъявлении свидетельства, приведенного в приложении к настоящему Положению.

#### XIII. Требования к документам членов экипажей судов внутреннего водного транспорта, осуществляющих выход в прибрежные водные пути в акватории морских портов и в прибрежные водные пути без захода в иностранные порты

110. Выданные на основании настоящего Положения дипломы и квалификационные свидетельства, за исключением дипломов судоводителей и квалификационных свидетельств лиц, несущих ходовую навигационную вахту, признаются годными для плавания на судах внутреннего водного транспорта при их выходе с внутренних водных путей в акватории морских портов и на подходы к ним, а при выходе в прибрежные водные пути без захода в иностранные порты, при наличии свидетельства, предусмотренного правилом VI/1 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками <4> (далее - Конвенция ПДНВ).

<4> Постановление Совета Министров СССР от 14 сентября 1979 г. N 871 «О вступлении СССР в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года» (Постановления Совета Министров СССР, 1979, сентябрь, ст. 64). (Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 2016, N 0001201607200014, N 0001201607200013, N 0001201607200015, N 0001201607200016, N 0001201607200023, N 0001201607200012, N 0001201607200022, N 0001201607200010, N 0001201607200021, N 0001201607200020, N 0001201607200019, N 0001201607200006, N 0001201607200018, N 0001201607200017).

111. Выданные на основании настоящего Положения квалификационные свидетельства лиц, несущих ходовую навигационную вахту, признаются годными для плавания на судах внутреннего водного транспорта при их выходе с внутренних водных путей в акватории морских портов и на подходы к ним при наличии подтверждения проверки знаний правил VII/1 Конвенции ПДНВ (начальная подготовка по безопасности), а также Международных правил предупреждения столкновения судов в море 1972 года <5> (далее - МППСС-72) и Международной морской системы навигационно-гидрографического обеспечения (далее - ММСНГО) по программам, согласованным Росморречфлотом.

<5> Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 2016, N 0001201611240015 с поправками <http://www.pravo.gov.ru>, 2016, N 0001201611240023, N 0001201611240022, N 0001201611240021, N 0001201611240020, N 0001201611240019, N 0001201611240018.

112. Выданные на основании настоящего Положения квалификационные свидетельства лиц, несущих ходовую навигационную вахту, признаются годными для плавания на судах внутреннего водного транспорта при их выходе с внутренних водных путей в прибрежные водные пути без захода в иностранные порты при наличии свидетельства, предусмотренного правилом VI/1 Конвенции ПДНВ, и свидетельства о

подтверждении знаний МППСС-72 и ММСНГО, выдаваемого капитаном морского порта после проверки знаний МППСС-72 и ММСНГО, по программе, согласованной Росморречфлотом, а также свидетельства, предусмотренного правилом VI/2 Конвенции ПДНВ (подготовка по спасательным шлюпкам, спасательным плотам и дежурным шлюпкам, не являющимися скоростными дежурными шлюпками).

113. Выданные на основании настоящего Положения дипломы судоводителей признаются годными для плавания на судах внутреннего водного транспорта при их выходе с внутренних водных путей в акватории морских портов и на подходы к ним при наличии свидетельства, подтверждающих проверку знаний правил VI/1 Конвенции ПДНВ, а также МППСС-72 и ММСНГО по программам, согласованным Росморречфлотом.

114. Выданные на основании настоящего Положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания дипломы судоводителей признаются годными для плавания на судах внутреннего водного транспорта при их выходе в прибрежные водные пути без захода в иностранные порты при наличии свидетельства, предусмотренного правилом VI/1 Конвенции ПДНВ, и подтверждения знаний МППСС-72 и ММСНГО, согласованной Росморречфлотом, а также дипломов операторов ГМСБС (в зависимости от района плавания) и свидетельства, указанных в подпункте 4 пункта 35 Положения о дипломировании членов экипажей морских судов:

- а) по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками в соответствии с правилом VI/2-1 Конвенции ПДНВ;
- б) по борьбе с пожаром по расширенной программе в соответствии с правилом VI/3 Конвенции ПДНВ;
- в) по оказанию помощи при несчастном случае или заболевании на судне в соответствии с правилом VI/4-1 Конвенции ПДНВ;
- г) по использованию радиолокационной станции (РАС);
- д) по прохождению тренажерной подготовки по работе с электронными картографическими системами (при наличии на судне электронной картографической системы).

115. Для получения свидетельства в соответствии с правилом VI/2 Конвенции ПДНВ в целях выполнения условий настоящего пункта подтверждение предусмотренного указанным правилом стажа работы на судах не требуется.

Приложение к Положению (пп. 47, 109)

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ОБРАЗЦЫ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

КВАЛИФИКАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ЧЛЕНА ЭКИПАЖА СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

N \_\_\_\_\_

Выдано \_\_\_\_\_

наименование Администрации (филиала) бассейна внутренних водных путей

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Дата выдачи

Настоящим удостоверяется, что \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ рождения

имет надлежащую квалификацию в соответствии с Положением о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта, утвержденного приказом Минтранса России от 12 марта 2018 г. N 87 и может занимать следующие должности, с учетом указанных ограничений, до \_\_\_\_\_

Срок действия диплома \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

подпись лица, выдавшего квалификационное свидетельство

фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, выдавшего квалификационное свидетельство

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ДИПЛОМ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

N \_\_\_\_\_

Выдано \_\_\_\_\_

наименование Администрации



# ДОКУМЕНТЫ

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ПРИКАЗ

30 января 2018 г.

Москва

№ 36

## Об утверждении положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта

В соответствии с подпунктом 5.2.37 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 15, ст. 1612, N 24, ст. 2601, N 52, ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740, N 11, ст. 1029, N 17, ст. 1883, N 18, ст. 2060, N 22, ст. 2576, N 42, ст. 4825, N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378, N 4, ст. 506, N 6, ст. 738, N 13, ст. 1558, N 18, ст. 2249, N 32, ст. 4046, N 33, ст. 4088, N 36, ст. 4361, N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650, N 6, ст. 652, N 11, ст. 1222, N 12, ст. 1348, N 13, ст. 1502, N 15, ст. 1805, N 25, ст. 3172, N 26, ст. 3350, N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935, N 26, ст. 3801, ст. 3804, N 32, ст. 4832, N 38, ст. 5389, N 46, ст. 6526, N 47, ст. 6660, N 48, ст. 6922; 2012, N 6, ст. 686, N 14, ст. 1630, N 19, ст. 2439, N 44, ст. 6029, N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388, N 12, ст. 1322, N 26, ст. 3343, N 33, ст. 4386, N 38, ст. 4821, N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1286, N 18, ст. 2177, N 30, ст. 4311, ст. 4325, N 37, ст. 4974, N 42, ст. 5736, N 43, ст. 5901, ст. 5926; 2015, N 2, ст. 491, N 16, ст. 2394, N 17, ст. 2571, N 20, ст. 2925, N 38, ст. 5300, N 47, ст. 6605, N 49, ст. 6976; 2016, N 1, ст. 242, N 2, ст. 325, N 7, ст. 996, 997, N 16, ст. 2229, N 28, ст. 4741, 37, ст. 5497, N 40, ст. 5752, N 42, ст. 5929; 2017, N 10, ст. 1485, N 37, ст. 5539, N 42, ст. 6166, N 43, ст. 6327, N 52, ст. 8161), приказываю:

Внести изменения в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N 286 (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный N 19627), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. N 210 (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2011 г., регистрационный N 21758), от 4 июня 2012 г. N 162 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2012 г., регистрационный N 24735), от 13 июня 2012 г. N 164 (зарегистрирован Минюстом России 18 июня 2012 г., регистрационный N 24613), от 30 марта 2015 г. N 57 (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2015 г., регистрационный N 37020), от 9 ноября 2015 г. N 330 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный N 39978), от 25 декабря 2015 г. N 382 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный N 40409), от 3 июня 2016 г. N 145 (зарегистрирован Минюстом России 29 июня 2016 г., регистрационный N 42676), от 1 сентября 2016 г. N 257 (зарегистрирован Минюстом России 3 ноября 2016 г., регистрационный N 44248), согласно приложению к настоящему приказу.

**Министр М.Ю. Соколов**

Приложение  
к приказу Минтранса России  
от 30 января 2018 г. N 36

## Изменения, вносимые в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286

1. В главе IV Правил:  
1) пункт 17:  
а) дополнить абзацем вторым следующего содержания:  
«Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути общего пользования должен иметь нормативную и техническую документацию на эксплуатацию и ремонт железнодорожного пути, сооружений и устройств.»;  
б) дополнить абзацем третьим следующего содержания:  
«Количество и характеристики укладываемых в железнодорожный путь материалов, элементов, составных частей, подсистем определяются ремонтной документацией. Материалы, элементы, составные части, входящие в единые перечни продукции <1>, подлежащей обязательной сертификации или подлежащей декларированию соответствия, должны иметь сертификаты или декларации соответствия.»;  
<1> ТР ТС 003/2011. «Технический регламент ТС. О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» опубликован на официальном сайте Комиссии Таможенного союза <http://www.tsouz.ru/>, 02.08.2011.

в) абзацы второй - восьмой считать абзацами четвертым - десятым;  
г) абзац десятый изложить в следующей редакции:  
«Техническое обслуживание, ремонт (включая межремонтные сроки) и содержание сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей общего пользования осуществляются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей общего пользования на основании настоящих Правил, проектной (для вновь строящихся и реконструируемых объектов), ремонтной и эксплуатационной документации.».  
2. В приложении N 1 к Правилам:  
1) пункт 2 дополнить абзацем следующего содержания:  
«Текущее содержание железнодорожного пути должно осуществляться круглогодично и на всем протяжении железнодорожного пути, включая участки, находящиеся в ремонте.»;  
2) пункт 8 дополнить абзацами следующего содержания:  
«Ширина плеча балластной призмы должна быть не менее 25 см для участков бесстыкового железнодорожного пути и 20 см - для участков звеньевых железнодорожного пути. При отступлениях от нормативной ширины балластной призмы на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых должны обеспечиваться меры безопасности движения поездов в зависимости от величин отступлений и температур воздуха.  
Скорость движения поездов не должна превышать 60 км/ч:  
- для звеньевых железнодорожного пути при ширине плеча менее 20 см;  
- для бесстыкового железнодорожного пути при ширине плеча менее 25 см и ожидаемом повышении температуры воздуха на 15 °С и более относительно температуры закрепления рельсовых плетей.  
Верх балластной призмы должен располагаться:  
- при деревянных шпалах и брусьях - ниже верха шпалы или бруса на 3 см;  
- при железобетонных шпалах и брусьях - в одном уровне с верхом средней части шпал или брусьев.»;  
3) пункт 9 дополнить абзацами следующего содержания:  
«Величины неисправностей в геометрии рельсовой колеи, требующие ограничения скорости или закрытия движения, приведены в таблицах 1 - 4.

Таблица 1

Уширение колеи при номинале, мм					Сужение колеи при номинале, мм					Требуемое ограничение скорости <2>, км/ч
1520	1524	1530	1535	1540	1520	1524	1530	1535	1540	
более										
16		-	-	-	8	-	-	-	-	140/90
20	16	12	11	6	8	12	12	15	-	120/90
22	18	16	11	8	8	12	15	18	20	100/80
24	20	16	11	8	8	12	15	18	20	60/60
26	22	16	13	8	8	12	15	18	20	25/25
28	24	18	13	8	8 <1>	12	18	23	28	движение прекращается

<1> Для участков с железобетонными шпалами выпуска до 1996 года - 10 мм.  
<2> Скорость движения поездов при отступлениях по ширине колеи (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).

Таблица 2

Уровень, мм <1>	Перекас, мм	Просадка, мм	Требуемое ограничение скорости <3>, км/ч
более			
20	16	20	120/90
25	20	25	60/60
30	25	30	40/40
35	30	35	15/15
50	50	45	движение прекращается

<1> Исключая участки, на которых отвод возвышения наружного рельса устроен в прямой.  
<3> Скорость движения поездов при отступлениях по уровню, перекасам и просадкам, требующие ограничений скорости (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).

Таблица 3

Разность смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м, мм, при длине неровности пути		Требуемое ограничение скорости <4>, км/ч
Более 10 до 20 м включительно	Более 20 до 40 м включительно	
более		
25	35	120/90
35	40	60/60
40	50	40/40
50	65	15/15
65	90 (для путей общего пользования 100)	движение прекращается

<4> Скорость движения поездов при отступлениях в плане (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).

Таблица 4

Величина, мм	Скорость движения поездов при температуре воздуха <5>, км/ч	
	минус 25 °С и выше	минус 25 °С и ниже
Более 1 до 2 включительно	80	50
Более 2 до 4 включительно	40	25
Более 4 до 5 включительно	15	15
Более 5	движение прекращается	

<5> Скорость движения поездов по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей грани головки рельсов вертикальные и горизонтальные ступеньки.

Переход от рельсов одного типа к рельсам другого типа осуществляется с использованием переходных рельсов или типовых переходных накладок. При превышении допускового уклона отвода ширины колеи для установленной скорости, определяемого как средняя величина на базе 2 м, скорость должна уменьшаться до значений, соответствующих фактическому уклону отвода, вплоть до прекращения движения поездов.

Уклоны отвода ширины колеи допускаются не более:  
0,0025 - при скорости движения до 140 км/ч;  
0,003 - 120 км/ч;  
0,0035 - 100 км/ч;  
0,004 - 80 км/ч;  
0,0045 - 60 км/ч;  
0,005 - 25 км/ч.

Не допускается эксплуатация железнодорожного пути при уклоне отвода ширины колеи более 0,005, в том числе при измерении на базе 1 м (при ручных промерах шаблоном), кроме железнодорожных путей 4 и 5 классов, уравнильных стыков, уравнильных приборов, глухих пересечений и одиночных стрелочных переводов измеряемой от стыка рамного рельса до корня остряков. Уклон отвода ширины колеи при ручных промерах измеряется как разность значений ширины колеи в точках через 2 м, уменьшенная на разность величин бокового износа в этих точках и деленная на 2000.

Уклон отвода ширины колеи диагностическими средствами измеряется на базе 2 м.»;  
4) пункт 10 изложить в следующей редакции:  
«10. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути на прямых участках должен быть в одном уровне. Разрешается на прямых участках железнодорожного пути содержать одну рельсовую нить на 6 мм выше другой.

Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей общего пользования на кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения поездов устанавливается возвышение наружной нити. Длина переходной кривой должна составлять не менее 20 м.

Допускается устройство отводов возвышения без переходных кривых либо на протяжении прямой, либо 50% - на прямой и 50% на кривой (без соблюдения условия совпадения отводов возвышения и кривизны). При этом должны соблюдаться требования неперевышения величины непогащенного ускорения 0,7 м/с<sup>2</sup> и скорости его изменения 0,6 м/с<sup>3</sup>.

На линиях, на которых обращается пассажирский подвижной состав с улучшенными динамическими характеристиками, величина непогащенного ускорения может быть установлена более 0,7 м/с<sup>2</sup> в соответствии с конструкторской документацией на подвижную часть и результатами проведенных испытаний.

Криволинейные кривые радиусом 4000 м и менее должны сопрягаться с прямыми участками переходными кривыми, кроме кривых на стрелочных переводах и случаях, предусмотренных ремонтной и эксплуатационной документацией.

Фактическое максимальное возвышение наружного рельса с учетом допусков на содержание должно составлять 150 мм. Величина возвышения наружной нити на стрелочных переводах должна быть не более 75 мм.

На перегонах многопутных линий головки рельсов всех путей, расположенных на общем земляном полотне, должны устраниваться на одном уровне. В процессе эксплуатации допускается разница в уровне головок рельсов на прямых участках пути не более 15 мм, если иное не предусмотрено проектной документацией.

Постановка закрестовинных кривых должна производиться по ординатам. Радиусы закрестовинных кривых должны быть не менее 300 м на главных, приемо-отправочных и сортировочных путях, 200 м - на остальных станционных путях, но во всех случаях не менее радиусов переводных кривых стрелочных переводов.

На закрестовинных и переводных кривых стрелочных переводов не допускается понижение наружной нити по отношению к внутренней (обратного возвышения) более чем на 20 мм. При понижении наружной нити от 20 до 40 мм скорость движения по таким кривым устанавливается 15 км/ч, при понижении более 40 мм - движение прекращается.

Не допускается уклон отвода возвышения наружного рельса в кривых участках пути более 3,2 мм/м на всей длине переходной кривой или ее части длиной не менее 30 м.»;

5) пункт 13 дополнить абзацами следующего содержания:  
«Рельсы железнодорожного пути, как на прямых, так и на кривых участках должны иметь подуклонку 1/20 (наклон внутрь колеи относительно поверхности шпал), если иное не предусмотрено конструкторской документацией.

При деревянных шпалах подуклонка рельсов должна обеспечиваться за счет металлических подкладок, а при железобетонных шпалах - за счет такой же подуклонки подрельсовой площадки на шпалах.

Подуклонка рельсов не должна быть меньше 1/60 и больше 1/12, а по внутренней рельсовой нити в кривых участках пути при возвышении наружной нити свыше 85 мм - соответственно 1/30 и 1/12, если иное не предусмотрено конструкторской документацией.».

6) пункт 14 дополнить абзацами следующего содержания:  
«На каждом стрелочном переводе и глухом пересечении стрелка, крестовина, рельсовый путь между ними и примыкающие к ним рельсы должны быть одного типа.

Прилегание остряков и подвижных (поворотных) сердечников к подушкам стрелочных башмаков должно быть плотным. На отдельных брусьях зазор между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) не должен превышать 1 мм, а вне пределов - 2 мм. При зазоре между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака 2 - 4 мм на двух и более брусьях в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) неисправность устраняется в первоочередном порядке, при большем просвете скорость устанавливается в соответствии с таблицей 5.

Таблица 5

Величина зазора, мм	Скорость движения поездов <6>, км/ч
Более 4 до 6	50
Более 6 до 8	25
Более 8 до 10	15
Более 10	движение прекращается

<6> Скорость движения поездов по стрелочным переводам, имеющим зазор между подошвой остряка (подвижного сердечника) и подушкой башмака.

Примечание: при разных смежных измерениях скорость устанавливается по наибольшему измерению.

Прилегание остряков к рамным рельсам, а также подвижных (поворотных) сердечников к усовикам крестовины должно быть плотным. При наличии просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка (подвижного сердечника) более 4 мм на двух и более накладках скорость движения поездов устанавливается в соответствии с таблицей 6.

Таблица 6

Просвет между рабочей гранью упорных накладок и остряка, мм	Скорость движения поездов <7>, км/ч
Более 4 до 6	50
Более 6 до 8	25
Более 8 до 10	15
Более 10	движение прекращается

<7> Скорость движения поездов по стрелочным переводам, имеющим зазор между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка (подвижного сердечника).

Примечание: при разных смежных измерениях скорость устанавливается по наибольшему измерению.

Шаг остряка (расстояние между рабочей гранью головки рамного рельса и нерабочей гранью остряка), измеряемый против первой тяги, должен быть не менее 147 мм, если иное не предусмотрено конструкторской документацией на стрелочный перевод.

Расстояние между отведенным остряком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колес без касания остряка. Для этого разность ширины колеи и величины желоба между остряком и рамным рельсом в конце строчки остряка не должна быть более 1458 мм.

Боковой износ рамных рельсов должен контролироваться у остряка и в изношенном месте и определяться как разность новой и изношенной ширины головки рельса на уровне 13 мм ниже поверхности катания головки рельса.

Боковой износ остряка должен контролироваться вне пределов боковой строчки и определяться как разность ширины новой и изношенной головки остряка на уровне 13 мм ниже поверхности катания головки рельса.

Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется шаблоном положения остряка и рамного рельса. Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии 450 мм от него - для стрелок марки 1/22; 350 мм - для стрелок марок 1/18; 200 мм - для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; 120 мм - для симметричных стрелок марки 1/6 и перекартных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса стрелочный перевод прекращается для движения в направлении от рамного рельса к крестовине.

Устройство переводных кривых на стрелочных переводах производится по ординатам. Отклонения от нормативных значений ординат на стрелочных переводах не должны превышать норм, указанных в таблице 7.

Таблица 7

Расположение стрелочного перевода на станционных путях	Отклонения от нормативных значений ординат <8>, мм			Ограничение скорости по боковому направлению при нарушении норм содержания, км/ч
	в сторону увеличения	в сторону уменьшения	разность отклонений в смежных точках	
Главные пути	2	10	2	25
Приемо-отправочные				
Станционные (кроме главных и приемо-отправочных)	4	15	4	15
Пути общего пользования				

<8> Допуски на устройство переводных кривых на стрелочных переводах по ординатам.

При наличии бокового износа рельсов разрешается содержать ординаты сверх указанных отклонений меньшими на величину бокового износа, но не более 5 мм.»;

7) абзац четвертый пункта 15 изложить в следующей редакции:  
«выкрашивание остряка от острия до первой стрелочной тяги или подвижного сердечника глубиной более 3 мм, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях на железнодорожных путях общего пользования, а на железнодорожных путях общего пользования для стрелочных переводов марки 1/7 и положе, симметричных - марки 1/6, выкрашивание длиной:  
на главных железнодорожных путях - 200 мм и более;  
на приемо-отправочных железнодорожных путях - 300 мм и более;  
на прочих станционных железнодорожных путях - 400 мм и более.»;

8) пункт 15 дополнить абзацем следующего содержания:  
«На стрелочных переводах ширина колеи не должна быть более 1546 мм.»;

9) пункт 16 дополнить абзацами следующего содержания:  
«Порядок пропуска поездов по дефектным рельсам и по стрелочным переводам, имеющим дефекты металлических частей, устанавливается в зависимости от степени опасности дефекта.  
По острорефлективным рельсам, с трещинами с выходом на поверхность без полного излома возможен пропуск поездов со скоростью движения не более 15 км/ч. По рельсам типа Р75 и Р65 с внутренними трещинами, не выходящими на поверхность, разрешается пропуск поездов со скоростью не более 25 км/ч.

По рельсам с поперечным изломом или выколом части головки без принятия специальных мер пропуск поездов не допускается. Если поезд остановлен у лопнувшего рельса (полный отказ), по которому согласно заключению работника по должности не ниже бригадира пути, а при его отсутствии - машиниста, возможно пропустить поезд, то по нему разрешается пропустить только один первый поезд со скоростью не более 5 км/ч.  
По лопнувшему рельсу в пределах моста или туннеля пропуск поездов во всех случаях запрещается.»;

10) дополнить пунктами в следующей редакции:  
 «31. Основные требования к исправлению пути на пучинах: постоянный контроль за местом образования пучинного горба (впадины); своевременное устройство отводо от вершины пучинного горба; обеспечение безопасности движения поездов при производстве работ по устройству отводо от пучинных горбов. Участки железнодорожного пути, на которых предполагается укладка пучинных подкладок, должны быть заблаговременно (до замерзания балласта) подготовлены для исправления пучин (заменены дефектные и подгесанные шпалы, изломанные подкладки, дефектные костыли, подрезан балласт под подошвой рельса с целью обеспечения зазора 3 см между поверхностью балласта и подошвой рельса). При исправлении железнодорожного пути на пучинах должны соблюдаться следующие правила: уклоны отводо от пучинных горбов должны быть не круче приведенных в таблице 7 настоящего Приложения; между концами отводо двух смежных пучинных горбов должна устраиваться раздельная площадка параллельно элементу профиля пути длиной не менее 10 м; при длине раздельной площадки менее 10 м пучинные подкладки должны укладываться на всем протяжении между горбами с соблюдением уклоно, указанных в таблице 8 настоящего Приложения; конец отвода от пучинного горба должен располагаться на расстоянии не менее 10 м от перелома профиля, если это условие нельзя обеспечить, устраивается участок длиной не менее 10 м со средним уклоном между двумя смежными уклонами проектного профиля пути. При исправлении пучины на стрелочном переводе в пределах рамных рельсо и крестовины устраивается площадка на протяжении переводной кривой, перед рамными рельсами и за крестовиной отвод устраивается с уклоном 0,001.

Таблица 8

Скорость движения поездов, км/ч	Уклоны отводо на расстоянии от горба в обе стороны <9>, мм/м		
	до 5 м	более 5 м	на всем протяжении
60 и менее	2	3	-
61 - 80	1,5	2,5	-
81 - 100	1	2	-
101 - 120	-	-	0,8
121 - 140	-	-	0,7

<9> Номинальные уклоны отводо (по обеим нитям) при исправлении пути на пучинах.

Для исправления пути на пучинах, на участках с костыльным скреплением применяются пучинные подкладки (таблица 9), изготовляемые из дерева, полимерных или других материалов.

Таблица 9

Наименование подкладок	Размеры пучинных подкладок, мм				
	Длина		Ширина		Толщина пучинных подкладок
	P75 и P65	P50 и P43	P75, P65, P50	P43	
Карточки	по длине металлической подкладки		170	160	1; 1,5; 3; 5; 8; 10; 15; 20; 25
Башмаки	400	350	170	160	25; 30; 40; 50
Нашпальники короткие	500	450	170	160	50; 60; 70; 80; 90
Нашпальники полусквозные	800	800	170	160	50; 60; 70; 80; 90; 100; 110
Нашпальники сквозные	2400	2400	170	160	50; 60; 70; 80; 90; 100; 110

32. Требования к эксплуатации верхнего строения пути.  
 В стыках рельсо при их укладке должны оставаться зазоры для того, чтобы при изменении температуры воздуха рельсы могли изменять свою длину.

По условию боковой устойчивости звеньяго пути в летнее время не допускается наличие более двух подряд слитых (нулевых) зазора при рельсах длиной 25 м и более, четырех - при рельсах длиной 12,5 м, за исключением случаев, когда зазоры являются номинальными (таблица 10).

Таблица 10

Номинальная величина стыкового зазора <10>, мм	Температура рельсо, °С, для климатических регионов с годовой амплитудой температуры рельсо (Т) <*>		
	Т > 100 °С	Т = 90 - 100 °С	Т < 90 °С
длина рельсо 25 м			
0	выше 30	выше 40	выше 50
1,5	30 - 25	40 - 35	50 - 45
3,0	25 - 20	35 - 30	45 - 40
4,5	20 - 15	30 - 25	40 - 35
6,0	15 - 10	25 - 20	35 - 30
7,5	10 - 5	20 - 15	30 - 25
9,0	5 - 0	15 - 10	25 - 20
10,5	от 0 до -5	10 - 5	20 - 15
12,0	от -5 до -10	5 - 0	15 - 10
13,5	от -10 до -15	от 0 до -5	10 - 5
15,0	от -15 до -20	от -5 до -10	5 - 0
16,5	от -20 до -25	от -10 до -15	от 0 до -5
18	от -25 до -30	от -15 до -20	от -5 до -10
19,5	от -30 до -35	от -20 до -25	от -10 до -15
21,0	от -35 до -40	от -25 до -30	от -15 до -20
22,0	ниже -40	ниже -30	ниже -20
длина рельсо 12,5 м			
0	выше 55	выше 60	выше 65
1,5	55 - 45	60 - 50	65 - 55
3,0	45 - 35	50 - 40	55 - 45
4,5	35 - 25	40 - 30	45 - 35
6,0	25 - 15	30 - 20	35 - 25
7,5	15 - 5	20 - 10	25 - 15
9,0	от +5 до -5	10 - 0	15 - 5
10,5	от -5 до -15	от 0 до -10	от +5 до -5
12,0	от -15 до -25	от -10 до -20	от -5 до -15
13,5	от -25 до -35	от -20 до -30	от -15 до -25
15,0	от -35 до -45	от -30 до -40	от -25 до -35
16,5	от -45 до -55	от -40 до -50	от -35 до -45
18	ниже -55	ниже -50	ниже -45

<10> Номинальные величины зазоров в рельсовых стыках по климатическим регионам (при диаметре отверстий в рельсах 36 мм).

Зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка рельса, должен быть не менее 3 мм, а при низких температурах - не превышать 18 мм при диаметре отверстий в рельсах 36 мм и 20 мм при диаметре отверстий 40 мм.  
 При превышении конструктивной величины зазоров в стыках их регулировка или разгонка должна выполняться в первоочередном порядке (в течение 3 дней). До производства работ по регулировке зазоров скорости поездов должны быть не более приведенных в таблице 11.

Таблица 11

Величина стыкового зазора, мм (при диаметре отверстий в рельсах 36 мм) <*>	Скорость движения поездов <11>, км/ч
Более 24 до 26	100
Более 26 до 30	60
Более 30 до 35	25
Более 35	движение прекращается

<\*> При диаметре отверстий в рельсах 40 мм нормы увеличиваются на 2 мм.  
 <11> Скорость движения поездов при величине стыкового зазора.

При отсутствии одного стыкового болта на конце рельса при четырехдырных накладках (или двух при шестидырных накладках) скорость движения поездов ограничивается до 25 км/ч. При отсутствии всех болтов на конце рельса движение поездов прекращается.  
 При изломе одной стыковой накладки движение поездов прекращается.  
 Для предотвращения продольного перемещения (угона) рельсо под проходящими поездами при костыльном скреплением на рельсы устанавливаются пружинные противоугоны в соответствии с ремонтной документацией.  
 Расстояния между осями шпал должны соответствовать эюре шпал, отклонения от эпюрных значений на главных путях допускаются не более 8 см при деревянных шпалах и 4 см - при железобетонных шпалах.  
 Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, шпал, брусев мостовых или брусев стрелочных переводо определяются в соответствии с таблицей 12.

Таблица 12

План линии	Тип рельсо	Число дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, шпал и/или брусев в кусте	Скорость движения поездов <12>, км/ч
Прямые и кривые радиусом 650 м и более	P50 и легче	3	40
		4	25
	P65; P75	5 и более	15 или движение прекращается <*>
		4	40
Кривые радиусом менее 650 м	P50 и легче	5	25
		6 и более	15 или движение прекращается <*>
	P65; P75	3	25
		4 и более	15 или движение прекращается <*>
P65; P75	4	25	
	5 и более	15 или движение прекращается <*>	

<\*> Движение прекращается, если ширина колеи превышает 1545 мм или на трех и более шпалах (брусьях) подошва рельсо выходит из реборд подкладок с наружной стороны колеи.  
 <12> Скорость движения поездов в зависимости от количества дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, шпал и/или брусев мостовых или стрелочных переводо.

В зоне острия острияк стрелочных переводо не допускается наличие более двух расположенных подряд дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, брусев.

При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок с наружной стороны, скорость движения поездов ограничивается:  
 на 3 шпалах (брусьях) подряд - 60 км/ч на прямых участках (исключая подходы к мостам и тоннелям), 25 км/ч - на кривых участках железнодорожного пути, на подходах к мостам и тоннелям протяжением 200 м при длине мостов и тоннелей от 25 до 100 м и по 500 м - при длине мостов и тоннелей более 100 м;

на 4 шпалах (брусьях) - до 40 км/ч на прямых, на кривых, а также на прямых, на подходах к мостам и тоннелям прекращается движение поездов; на 5 шпалах (брусьях) движение поездов прекращается.

В зависимости от доли дефектных узлов скреплений, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, скорости движения должны быть:

- более 15% - не более 120 км/ч;
- более 20% - не более 100 км/ч;
- более 30% - не более 80 км/ч;
- более 40% - не более 60 км/ч;
- более 50% - не более 25 км/ч.

Поверхность балластной призмы должна периодически очищаться, не допуская образования выплесков. В зависимости от доли протяжения пути на километре с выплесками (состояния балласта) скорости движения должны быть:

- более 5% - не более 120 км/ч;
- более 7% - не более 100 км/ч;
- более 10% - не более 80 км/ч;
- более 15% - не более 60 км/ч;
- более 20% - не более 40 км/ч;
- более 30% - не более 25 км/ч.

33. Требования к верхнему строению железнодорожного пути на мостах и в тоннелях.  
 Железнодорожный путь в тоннелях и на подходах к ним на протяжении не менее 200 м используется как на балласте, так и на безбалластном мостовом полотне. Толщина балластного слоя под шпалой должна быть не менее 25 см, до реконструкции тоннеля допускается не менее 15 см.

Ширина плеча балластной призмы в прямых и в кривых участках железнодорожного пути радиусом 600 м и более должна быть не менее 25 см, в кривых радиусом менее 600 м должна быть не менее 35 см.

Должны быть оборудованы контрукголками или контррельсами:  
 - мосты с ездой на балласте (кроме путепроводо), имеющие полную длину более 50 м или расположенные в кривых участках железнодорожного пути радиусом менее 600 м;

- путепроводоы с ездой на балласте при полной длине сооружений более 25 м, а также при расположении их в кривых участках железнодорожного пути радиусом менее 1000 м;

- мосты и путепроводоы с ездой на металлических или деревянных поперечинах (мостовых брусьях), безбалластных железобетонных плитах при длине мостового полотна более 5 м или расположенные в кривых участках железнодорожного пути радиусом менее 1000 м;

- участки железнодорожного пути, расположенные под путепроводами и пешеходными мостами с опорами стоечного типа при расстоянии от оси пути до грани опоры менее 3 м, а также двухпутные тоннели.

На многопутных мостах при наличии сплошного балластного корыта контрукголки (контррельсы) допускается укладывать только на крайних путях.

34. Осмотру и проверке железнодорожного пути, сооружений и устройств подлежат все элементы железнодорожного пути (верхнее строение, земляное полотно, искусственные сооружения, путевые устройства, рельсовые цепи, переезды, полоса отвода).

Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования определяются виды, периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути и сооружений.

Задачами осмотров и проверок являются:  
 определение соответствия фактического технического состояния элементов железнодорожного пути, его сооружений и устройств скоростям и нагрузкам, которые установлены для проверяемого участка;

выявление неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов с установленными скоростями и принятие мер по их устранению;

оценка качества содержания железнодорожного пути, стрелочных переводо, искусственных сооружений, земляного полотна и других устройств по каждому километру, объекту (при весеннем и осеннем осмотрах железнодорожного пути).

35. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования устанавливается перечень инструмента строгого учета, порядок его клеймения, учета и хранения, получения и выдачи.

В случае пропаяи инструмента строгого учета владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования составляется акт и уведомляются органы внутренних дел.»

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ПРИКАЗ**

1 июня 2018 г.

Москва

№ 218

**О внесении изменений в Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. № 344**

В соответствии со статьей 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169; N 28, ст. 2884; 2007, N 46, ст. 5554; 2008, N 30, ст. 3597, 3616; N 52, ст. 6249; 2009, N 1, ст. 21; 2011, N 19, ст. 2716; N 30, ст. 4590, 4596; N 45, ст. 6333; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; 2014, N 49, ст. 6928; 2015, N 1, ст. 56; N 29, ст. 4356, 4373; 2016, N 15, ст. 2066; N 27, ст. 4160; 2017, N 31, ст. 4754, N 52, ст. 7923) и подпунктом 5.2.34 пункта 5 постановления Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 24, ст. 2601, N 52, ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740, N 11, ст. 1029, N 17, ст. 1883, N 22, ст. 2576, N 42, ст. 4825, N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378, N 4, ст. 506, N 6, ст. 738, N 13, ст. 1558, N 18, ст. 2249, N 32, ст. 4046, N 33, ст. 4088, N 36, ст. 4361, N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650, 652, N 11, ст. 1222, N 12, ст. 1348, N 13, ст. 1502, N 15, ст. 1805, N 25, ст. 3172, N 26, ст. 3350, N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935, N 26, ст. 3801, 3804, N 32, ст. 4832, N 38, ст. 5389, N 46, ст. 6526, N 47, ст. 6660, N 48, ст. 6922; 2012, N 6, ст. 686, N 14, ст. 1630, N 19, ст. 2439, N 44, ст. 6029, N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388, N 12, ст. 1322, N 26, ст. 3343, N 33, ст. 4386, N 38, ст. 4821, N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1286, N 18, ст. 2177, N 30, ст. 4311, 4325, N 37, ст. 4974, N 42, ст. 5736, N 43, ст. 5901, 5926; 2015, N 2, ст. 491, N 16, ст. 2394, N 17, ст. 2571, N 20, ст. 2925, N 38, ст. 5300, N 47, ст. 6605, N 49, ст. 6976; 2016, N 1, ст. 242, N 2, ст. 325, N 7, ст. 996, 997, N 16, ст. 2229, N 28, ст. 4741, N 37, ст. 5497, N 40, ст. 5752, N 42, ст. 5929; 2017, N 10, ст. 1485, N 37, ст. 5539, N 42, ст. 6166, N 43, ст. 6327, N 52, ст. 8161) приказываю:

Внести изменения в Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. N 344 (зарегистрирован Минюстом России 26 февраля 2015 г., регистрационный N 36209), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 июля 2017 г. N 217 (зарегистрирован Минюстом России 23 августа 2016 г., регистрационный N 43349), согласно приложению к настоящему приказу.

Министр Е.И. ДИТРИХ

Приложение к приказу Минтранса России от 1 июня 2018 г. N 218

**Изменения, вносимые в Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. № 344**

- Абзац второй сноски 1 к абзацу второму пункта 3 Положения изложить в следующей редакции: «случаев гибели или причинения тяжкого вреда здоровью людям, не являющимися работниками железнодорожного транспорта и (или) пассажирами, вследствие столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством.»
- Сноску 2 к абзацу восьмому пункта 3 Положения изложить в следующей редакции: «<2> За исключением: случаев причинения тяжкого вреда здоровью людям, не являющимся работниками железнодорожного транспорта и (или) пассажирами, вследствие столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством; несчастных случаев, расследование и учет которых осуществляется в соответствии со статьей 227 Трудового кодекса Российской Федерации.»
- Пункт 5 Положения дополнить абзацем следующего содержания: «столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде».
- Пункт 6 Положения дополнить абзацами следующего содержания: «В случае столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде при отсутствии последствий, указанных в пункте 3 настоящего Положения: в случае гибели пяти и более человек приказом Ространснадзора за подписью руководителя Ространснадзора или лица, исполняющего его обязанности, формируется комиссия из числа работников центрального аппарата Ространснадзора; в случае гибели менее пяти человек или причинения тяжкого вреда здоровью более пяти человек приказом за подписью руководителя территориального органа Ространснадзора или лица, исполняющего его обязанности, формируется комиссия из числа работников территориального органа Ространснадзора в пределах региона транспортного обслуживания железных дорог».