

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	3
2. ПЛАВАНИЕ В ЗОНЕ ДЕЙСТВИЯ "ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ"	6
2.1. Правила плавания	6
2.2. Управление движением судов	9
2.3. Лоцманское обслуживание	12
2.4. Буксирное обеспечение	15
2.5. Плавание судов во льдах.....	16
2.6. Плавание маломерных, прогулочных и спортивных судов	16
3. ВХОД СУДОВ В ПОРТ И ВЫХОД ИХ ИЗ ПОРТА.....	20
3.1. Информация о подходе	20
3.2. Оформление прихода	21
3.3. Оформление выхода	22
4. СТОЯНКА СУДОВ В ПОРТУ	24
4.1. Стоянка судов на рейде.....	24
4.2. Подготовка причалов к швартовке судов.....	25
4.3 Швартовка судов к причалам	26
4.4. Стоянка судов у причалов.....	26
4.5. Смена мест стоянки	27
4.6. Действия при шторме.....	28
4.7. Зимовка и стоянка на приколе в порту.....	28
4.8. Предотвращение загрязнения окружающей природной среды	28
4.9. Пользование средствами радио и проводной связи в порту	30
5. ГРУЗОВЫЕ И ПАССАЖИРСКИЕ ОПЕРАЦИИ В ПОРТУ	31
5.1. Грузовые операции в порту	32
5.2. Пассажирские операции в порту.....	32
6. САНИТАРНО-КАРАНТИННЫЙ РЕЖИМ В ПОРТУ
7. БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТЕРРИТОРИИ И АКВАТОРИИ ПОРТА.....
7.1. О порядке, охране и движении на территории порта
7.2. Противопожарный режим в порту
7.3. О строительстве, эксплуатации и сохранности сооружений порта.....
8. МОРСКОЙ СПАСАТЕЛЬНО-КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР "САНКТ-ПЕТЕРБУРГ" ...	35
Приложение №1	36
Приложение №2.....	38
Приложение №3.....	39
Приложение №4.....	40
Приложение №5.....	42
Приложение №6.....	51

СОКРАЩЕНИЯ, ПРИМЕНЕННЫЕ В ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЯХ

АООТ	Акционерное общество открытого типа
АСПТР	Аварийно-спасательные и подводно-технические работы
БАРС УДС	Береговая автоматизированная радиолокационная система управления движением судов
БКФ	Большой Корабельный фарватер
БКР	Большой Кронштадтский рейд
БРЛС	Береговая радиолокационная станция
БУС	Бассейновый узел связи
ВКР	Восточный Кронштадтский рейд
ВОГР	Василеостровский грузовой район
ГБУ	Государственное бассейновое управление
ГГИ	Главный государственный инспектор
ГТК	Государственный таможенный комитет
ГУП	Государственное унитарное предприятие
ДГУП ББАСУ	Дочернее государственное унитарное предприятие «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление»
ДУ РЛП	Дистанционно-управляемый радиолокационный пост
ЗАО	Закрытое акционерное общество
ИГНП	Инспекция государственного надзора порта
ККФ	Кронштадтский Корабельный фарватер
МАП СПб	Морская администрация порта Санкт-Петербург
МКМПОГ	Международный кодекс морских перевозок опасных грузов
МППСС-72	Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972г.
МСКЦ СПб	Морской спасательно-координационный центр «Санкт-Петербург»
МОХР ФПС	Морская охрана Федеральной пограничной службы
МСС-65	Международный свод сигналов 1965г.
ОАО	Открытое акционерное общество
ОД ОВР	Оперативный дежурный охраны водного района
ОКПП ФПС	Объединенный контрольно-пропускной пункт Федеральной пограничной службы
ПРДС	Пост регулирования движения судов
РЦ УДС	Радиолокационный центр управления движением судов
СГДС	Суточный график движения судов
СГИ	Старший государственный инспектор
СДПП	Судно с динамическим принципом поддержания
СЭУ	Судовая энергетическая установка
СКО	Санитарно-карантинный отдел
СНО	Средства навигационного оборудования
СООЛП	Сертификат освобождения от обязательной лоцманской проводки.
СПб МК	Санкт-Петербургский морской канал
СУДС	Служба управления движением судов
УКВ	Ультракороткие волны

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Обязательные постановления Морской администрации порта Санкт-Петербург (МАП СПб) (далее-«Обязательные постановления») изданы в соответствии с Постановлением Совета Министров-Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года №1299 и во исполнение ст. 5 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 года, №155-ФЗ в дополнение к «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» (далее-«Общие правила») и отражают специфику морского торгового порта Санкт-Петербург (далее-порт).

1.2. Требования настоящих Обязательных постановлений распространяются: на все российские и иностранные суда, находящиеся на акватории порта вне зависимости от их ведомственной принадлежности и форм собственности; а также на юридических и физических лиц, осуществляющих свою деятельность на акватории и территории порта.

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

Виновные в нарушении требований Обязательных постановлений привлекаются к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Настоящие Обязательные постановления вводятся в действие с «...» _____ 2003 года.

Обязательные постановления издания 1997 года считать утратившими силу.

Обязательные постановления вручаются капитанам судов, впервые заходящих в порт, морским агентом.

1.3. На акватории порта МАП СПб осуществляет государственный контроль за соблюдением национального законодательства и международных договоров Российской Федерации по вопросам безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предупреждения загрязнения окружающей природной среды и организует управление движением судов, а также информационное, радиолокационное, лоцманское, буксирное и ледокольное обеспечение мореплавания.

1.4. Граница акватории порта проходит от точки пересечения нижней кромки моста лейтенанта Шмидта с береговой линией левого берега реки Большая Нева и далее по этой береговой линии до устья реки Мойка, далее по береговой линии острова Матисов до точки с координатами: Ш=59°55'08",0 сев.; Д=30°16'14",2 вост., далее по береговой линии северо-западного берега острова Галерный до устья реки Фонтанка (Ш=59°54'58",0 сев.; Д=30°16'05",0 вост.), далее до точки с координатами: Ш=59°54'56",4 сев.; Д=30°16'03",5 вост. на левом берегу реки Фонтанка и далее по ее левому берегу и левому берегу р. Екатерингофка до точки с координатами: Ш=59°54'54",7 сев.; Д=30°15'54",5 вост. и далее по береговой линии левого берега р. Екатерингофка до ее устья (Ш=59°53'01",0 сев.; Д=30°13'38",0 вост.), далее на юго-юго-запад и далее на восток по береговой линии Екатерингофского бассейна до точки с координатами: Ш=59°52'51",0 сев.; Д=30°14'15",0 вост. на правом берегу р. Емельяновка и далее на ее левый берег в точку с координатами: Ш=59°52'50",0 сев.; Д=30°14'15",0 вост. и далее по линии кордонов причалов и береговой линии Екатерингофского бассейна до юго-восточного угла причала №67 Лесного мола, далее по линии кордонов причалов Лесного мола до северо-западного угла причала №74 и далее на запад по береговой линии левой стороны внутренней части Санкт-Петербургского морского канала до точки с координатами: Ш=59°53'03",5 сев.; Д=30°11'11",5 вост., далее по линии кордонов причалов Угольной гавани до точки с координатами: Ш=59°52'42",0 сев.; Д=30°12'24",8 вост. и далее по береговой линии юго-восточного берега Угольной гавани до точки с координатами: Ш=59°52'31",7 сев.; Д=30°12'56",5 вост., далее по береговой линии Угольной гавани, Малой Турухтанной гавани и Большой Турухтанной гавани до юго-восточного угла причала №101В, далее по линии кордонов причалов и береговой линии Угольной гавани до Нефтяной пристани и далее по ней до точки с координатами:

Ш=59°53'13",0 сев., Д=30°10'12",0 вост., далее по береговой линии восточного и южного берегов Невской губы до точки с координатами: Ш=59°53'31",5 сев., Д=29°54'52",0 вост. на северном молу Петродворцовой гавани и далее на север до точки с координатами: Ш=59°56'09",5 сев., Д=29°55'04",0 вост. в районе забровочного плавания к югу от Санкт-Петербургского морского канала и далее на северо-запад по южной границе забровочного плавания Санкт-Петербургского морского канала до точки с координатами: Ш=59°57'41",5 сев., Д=29°47'23",5 вост., далее на юг по восточной границе второго участка фарватера №7 до северной границы фарватера №9 и далее по ней до точки с координатами: Ш=59°56'11",8 сев., Д=29°47'34",0 вост. и далее на юг до береговой линии (Ш=59°54'50",5 сев., Д=29°47'51",5 вост), далее по ней до точки с координатами: Ш=59°55'45",0 сев., Д=29°47'01",5 вост. на восточном молу Ломоносовской гавани и далее по прямой линии на юго-запад до точки с координатами Ш=59°55'36",5 сев., Д=29°46'27",5 вост. и далее по береговой линии Ломоносовской гавани и Шлюпочного канала до огня северного мола этой гавани и далее на север по западной границе второго участка фарватера №7 до точки с координатами: Ш=59°57'42",5 сев., Д=29°47'20",0 вост. и далее на северо-запад до южной оконечности острова Кроншлот (Ш=59°58'41",6 сев.; Д=29°44'59",75 вост.) и далее на юго-запад до восточной кромки Южной дамбы защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (Ш=59°58'20",0 сев.; Д=29°41'19",5 вост.), далее по восточной кромке Южной дамбы на север до буев правой стороны №9 и левой стороны №10 Кронштадтского Корабельного фарватера и далее на южную оконечность форта Константин (Ш=59°59'35",5 сев., Д=29°42'30",0 вост.), далее по линии кордонов причалов и по береговой линии гавани базы Литке до южной оконечности форта Петр (Ш=59°59'19",25 сев.; Д=29°44'18",25 вост.), далее в точку с координатами: Ш=59°59'03",0 сев.; Д=29°44'58",0 вост.; и далее по наиболее выступающим в море частям молов и волноломов гаваней военно-морской базы Кронштадт между точками с координатами: Ш=59°58'53",75 сев., Д=29°45'34",2 вост.; Ш=59°58'40",6 сев., Д=29°46'37",0 вост.; Ш=59°58'12",8 сев., Д=29°47'12",0 вост. и далее по береговой линии юго-восточного берега о. Котлин до точки с координатами: Ш=59°58'24",5 сев., Д=29°47'41",5 вост. и далее по прямой линии до точки с координатами: Ш=59°58'59",0 сев., Д=29°48'28",0 вост. и далее на восток по прямой линии до точки пересечения северо-западной границы фарватера №11А с северо-восточной границей фарватера №10Б (Ш=59°56'42",0 сев., Д=30°06'28",0 вост.), далее по северо-западным границам фарватера №11А и Петровского фарватера до точки с координатами: Ш=59°57'32",2 сев., Д=30°10'08",0 вост. и далее на северо-северо-восток по прямой линии до береговой линии Невской губы, к западу от Лахтинской гавани (Ш=59°59'05",8 сев., Д=30°10'57",0 вост.), далее по береговой линии Невской губы до меридиана Д=30°12'55",0 вост. (граница действия МППСС-72) и далее по нему на юг до береговой линии Крестовского острова и далее по ней до нижней кромки Большого Петровского моста (граница действия МППСС-72) и далее по ней до береговой линии левого берега р. Малая Невка и далее по ней до устья реки, далее по береговой линии правого берега р. Малая Нева до нижней кромки Тучкова моста (граница действия МППСС-72) и далее по ней до береговой линии левого берега р. Малая Нева и по ней до ее устья, и далее по береговой линии западного берега о. Декабристов до устья р. Смоленка и далее по береговой линии Васильевского острова до точки с координатами: Ш=59°55'43",0 сев., Д=30°13'43",4 вост. и далее в точку с координатами: Ш=59°55'43",5 сев. Д=30°13'46",0 вост. и далее по береговой линии ковша Галерного фарватера и Пассажирского бассейна и далее по линии кордонов причалов Пассажирского бассейна, далее по береговой линии южной части Васильевского острова до устья р. Большая Нева (Ш=59°55'10",0 сев., Д=30°15'58",5 вост.) и далее по береговой линии ее правого берега до нижней кромки моста Лейтенанта Шмидта (граница действия МППСС-72) и далее по ней до точки ее пересечения с береговой линией левого берега р. Большая Нева. Кроме того, в акваторию порта также входят фарватер, ведущий к грузовому району Бронка, грузовой район Бронка, Кронштадтский Корабельный фарватер от буев правой стороны №9 и левой

стороны №10 до Санкт-Петербургского приемного буя, Северный Кронштадтский фарватер от точки с координатами Ш=59°58'33",5 сев. Д=29°51'45",0 вост. до осевого буя, канал базы Горская от точки пересечения с фарватером №13 до грузового района базы Горская, акватория грузового района базы Горская, акватории якорных стоянок: №5 (ограниченная параллелями 60°07'51",0 и 60°07'21",0 сев. и меридианами 29°15'48",0 и 29°20'00",0 вост.), №5А (ограниченная параллелями 60°05'18",0 сев. и 60°06'42",0 сев. и меридианами 29°19'30",0 вост. и 29°25'09",0 вост.), №4 (ограниченная параллелями 60°01'51",0 сев., 60°02'30",0 сев. и меридианами 29°23'15",0 вост., 29°25'09",0 вост.).

1.5. Акватория портовой части Санкт-Петербургского морского канала (далее СПб МК) от Золотых ворот до Невских ворот, с примыкающими гаванями и рейдами, а также устьевой участок реки Большая Нева, от нижней кромки моста Лейтенанта Шмидта до прямой линии, соединяющей передний створный знак створа острова Белый с восточным входным мысом Галерной гавани (Ш=59°55'43",0 сев. и Д=30°13'46",0 вост.) и акватория реки Малая Нева, от Тучкова моста до меридиана западной оконечности острова Петровский, является внутренней акваторией порта.

1.6. На акватории порта действуют МППСС-72. Разграничительными линиями между зонами действия МППСС-72 и Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации и Местных правил плавания по судоходным путям Северо-Западного бассейна являются:

- 1.6.1 на реке Большая Нева-нижняя кромка моста Лейтенанта Шмидта;
- 1.6.2 на реке Малая Нева-нижняя кромка Тучкова моста;
- 1.6.3 на реке Малая Невка-нижняя кромка Большого Петровского моста;
- 1.6.4 на реках Средняя Невка и Большая Невка-меридиан западной оконечности Крестовского острова (30°12'55",0).

1.7. Порт принимает суда с размерами, не превышающими любой из следующих параметров:

- длина-до 260 м;
- ширина-до 40 м.;
- осадка-до 11 м. (на пресную воду).

Порт принимает под загрузку танкеры 1-й, 2-й, 3-й категорий по классификации Правила 13G п.3 приложения 1 к МАРПОЛ 73/78, которые отвечают требованиям Правила 13F не позднее, чем с ежегодной даты его поставки, исполняющейся в год, указанный в таблице МЕРС 46/23 (Приложение №8)

Под влиянием различных факторов уровень воды в порту может колебаться в значительных пределах. В большинстве случаев колебания уровня зависят от преобладающих ветров и могут составлять от -1 до +4 метров относительно нуля Кронштадтского футштока.

Вход в порт и выход из порта судов с размерами, превышающими указанные выше, возможен только с письменного разрешения капитана порта.

1.8. Объявленные осадки судов на каналах, фарватерах и у причалов на акватории порта приведены в Приложении №5 (ежегодное распоряжение капитана порта Санкт-Петербург). Информация, содержащаяся в данном приложении, постоянно поддерживается на уровне современности, поэтому сведения об изменениях объявленной осадки на данный момент времени по маршруту следования, ширины судоходной части канала или фарватера, капитаны судов должны уточнить в ИГНП или у лоцмана».

1.9. На акватории порта имеются рейды:

- Угольной гавани;
- Лесного мола;
- Барочного бассейна;
- Северной верфи;
- на реке Большая Нева напротив причалов №№2, 3 и 4;
- в Пассажирском бассейне Васильевского острова напротив причалов «А», «Б» и «В» Морского вокзала;

- Большой Кронштадтский рейд;
- Малый Кронштадтский рейд;
- Восточный Кронштадтский рейд;
- временный перегрузочный рейдовый комплекс (на пересечении СПб морского канала и фарватера №16А).

1.10. Объявленные осадки судов на рейдах, каналах, в гаванях и у причалов устанавливаются ежегодно распоряжением капитана порта. Сведения о глубинах на фарватерах, каналах и у причалов порта капитаны судов могут получить в ИГНП или у лоцмана.

2. ПЛАВАНИЕ В ЗОНЕ ДЕЙСТВИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ.

2.1. Правила плавания

2.1.1. На акватории порта установлен регулируемый порядок движения судов.

2.1.2. Главным фарватером на акватории порта является фарватер, состоящий из следующих участков:

- Кронштадтский Корабельный фарватер №2 (от Санкт-Петербургского приемного буя до буюв №23 и 24 СПб МК);
- СПб МК (от буюв №№23 и 24 до Невских ворот);
- участок реки Большая Нева от Невских ворот до моста Лейтенанта Шмидта.

Морские и речные фарватеры, имеющие выход к главному фарватеру, являются боковыми.

2.1.3. Суда, следующие по главному фарватеру, пользуются преимущественным правом движения.

Суда, выходящие из боковых фарватеров на главный фарватер, должны уступать дорогу судам, которые следуют по главному фарватеру. Исключение составляют суда, стесненные своей осадкой, а также суда, выходящие из канала, ведущего от Пассажирского бассейна Васильевского острова в реку Большая Нева. Этим судам должны уступать дорогу все суда, следующие как по течению, так и против него.

2.1.4. Максимальная длина судов, которым разрешен проход через Невские ворота в зависимости от их осадки:

- до 200 м при осадке до 9,0 м.;
- до 190 м при осадке до 9,5 м.;
- до 180 м при осадке до 9,8 м.

Под судами, стесненными своей осадкой, в настоящих Обязательных постановлениях понимаются суда с осадкой 8,5 м и/или длиной 170 м и более. Такие суда обязаны нести огни и знаки, предписанные Правилом 28 МППСС-72.

Проход через Невские ворота судов длиной более 200 м возможен по письменному разрешению капитана порта.

2.1.5. Для плавания в Невской губе установлены фарватеры и каналы:

2.1.5.1. Корабельный канал, ведущий из Невской губы к устью реки Большая Нева и Невским воротам.

2.1.5.2. Петровский канал, ведущий из Невской губы в устье реки Малая Нева.

2.1.5.3. Фарватер, ведущий от Петровского канала в Петродворцовую гавань.

2.1.5.4. Северный Кронштадтский фарватер (включая фарватер №16-а), ведущий от буюв №№27 и 28 СПб МК до Зеленогорской гавани.

От этого фарватера в районе буя левой стороны №8 ответвляется канал, ведущий к грузовому району базы Горская.

2.1.5.5. Ломоносовский канал (фарватер №7), ведущий в Ломоносовскую гавань от Малого Кронштадтского рейда.

2.1.5.6. Второй (западный) канал, ведущий от ККФ в гавань базы Литке.

2.1.5.7. Канал грузового района Бронка.

2.1.5.8. Обходной канал.

2.1.5.9. Канал базы Горская.

2.1.5.10 Лахтинский канал, ведущий в Лахтинскую гавань.

2.1.6. Суда, идущие по р. Большая Нева и имеющие намерение следовать в Финский залив Корабельным каналом или в Невские ворота, должны руководствоваться указаниями поста регулирования движения судов (ПРДС) и беспрепятственно пропускать морские грузовые и пассажирские суда, входящие через Невские ворота в р. Большая Нева, так как они описывают циркуляцию большого радиуса, и как правило, проходят близко к Синефлагской мели.

2.1.7. Судам местного сообщения длиной менее 50 м, судам внутреннего плавания и сухогрузным судам «река-море» на всем протяжении открытой части СПб МК разрешается следовать за бровкой (в пределах 40 метров от бровки) во время прохода судов, для которых установлено одностороннее движение по СПб МК и ККФ.

2.1.8. Катера, буксирные суда, грунтоотвозные шаланды, буксиры, имеющие на буксире несамоходные плавсредства (баржи, лихтеры, плашкоуты, плавучие краны), обязаны придерживаться правой стороны фарватера, канала по ходу судна.

2.1.9. Постановка на якорь на каналах и фарватерах, кроме аварийных случаев, запрещается. Если устранение неисправностей, вызвавших постановку судна на якорь, займет более 1 часа, капитан судна должен заказать буксиры и освободить фарватер (канал) для движения судов.

2.1.10. На главном фарватере обгон судов разрешен только вдоль левого борта обгоняемого судна и с его согласия.

На остальной акватории порта обгон разрешен вдоль любого борта обгоняемого судна в зависимости от каждого конкретного случая и с согласия капитана обгоняемого судна.

2.1.11. На участке акватории порта от моста Лейтенанта Шмидта до причала №33 обгон запрещен всем судам, кроме судов портофлота. На участке от причала №33 до выхода из защищенной дамбами части СПб МК (меридиан 30°05'35" вост.) обгон запрещен, если суммарная длина обгоняемого и обгоняющего судов превышает 150 м.

На участке открытой части СПб МК (от меридиана 30°05'35" вост.) до буюв №№3 и 4 ККФ обгон запрещен, если длина обгоняющего или обгоняемого судна превышает 130 м или осадка одного из них более 5 м, за исключением судов, следующих за бровкой СПб МК.

2.1.12. Судно, занятое дноуглубительными работами на ходу, несущее огни и знаки, предписанные правилом 27 (d) МППСС-72, должно располагать свои курсы (галсы) на правой стороне фарватера, канала, узкости. При работах на оси канала, фарватера, узкости капитан судна обязан заблаговременно предупредить ПРДС и получить от него согласие на производство работ.

2.1.13. В зависимости от габаритов судов, груза и гидрометеоусловий устанавливается одностороннее движение:

2.1.13.1. Для судов длиной более 50 м - в канале, ведущем от Невских ворот к Пассажирскому бассейну Васильевского острова и на участке от Невских ворот до Новой Канонерской гавани;

2.1.13.2. Для морских судов длиной более 80 м и пассажирских судов -от Невских ворот до рейда Лесного мола;

2.1.13.3. Для морских судов длиной более 100 м -от рейда Угольной гавани до выхода из защищенной дамбами части СПб МК (меридиан 30°05'35" вост.);

2.1.13.4. Для танкеров, кроме портовых бункеровщиков, во внутренней акватории порта;

2.1.13.5. Для судов длиной более 130 м (пассажирских и грузовых в балласте) при боковом ветре скоростью свыше 10 м/с -от СПб приемного осевого бую до входа в защищенную дамбами часть СПб МК (меридиан 30°05'35" вост.);

2.1.13.6. Для пассажирских судов длиной более 150 м и всех других судов длиной более 155 м -на всех участках движения;

2.1.13.7. Для судов, вновь построенных, следующих на ходовые испытания или контрольный выход и обратно, а также занятых буксировкой плавучих доков и других сложных объектов -во всей зоне обслуживания СУДС.

В конкретных условиях и обстоятельствах для проводки конкретного судна может быть введено одностороннее движение и на других участках акватории или разрешено двустороннее движение на участках одностороннего движения.

Примечание: Суда, следующие на ходовые испытания или контрольный выход и обратно, на акватории порта должны сопровождаться буксирами.

2.1.14. Суда стесненные своей осадкой на участке от рейда Лесного мола до Невских ворот обязаны следовать на буксире.

2.1.15. Скорость движения судов в зоне действия настоящих Обязательных постановлений не должна превышать:

-на ККФ от СПб приемного буя до буюв №№9 и 10-12 узлов;

-от буюв №№9 и 10 на ККФ до защищенной дамбами части СПб МК (меридиан 30°05'35" вост.)-10 узлов;

-на Ломоносовском канале, Северном Кронштадтском фарватере и Петровском канале, на фарватерах №№11а и 15-10 узлов;

-на Корабельном канале, канале ведущем от ККФ в гавань базы Литке вдоль форта Константин, канале грузового района Бронка, Обходном канале, канале базы Горская-6 узлов;

-на внутренней акватории порта-6 узлов.

2.1.16. Капитан судна вправе увеличить скорость своего судна для предотвращения непосредственной опасности с немедленной информацией об этом ПРДС.

2.1.17. При движении вблизи стоящих у причалов, или на якорю судов, мест проведения подводных и водолазных работ, при проходе судостроительных заводов следует уменьшать скорость до минимальной, обеспечивающей управляемость судна при данных условиях плавания. В случае отсутствия технической возможности следовать с такой скоростью, судно должно следовать на буксире.

2.1.18. Плавание судов с динамическими принципами поддержания (СДПП) по внутренней акватории порта разрешается только в водоизмещенном состоянии. На остальной акватории зоны действия СУДС, исходя из конкретных условий и обстоятельств, с разрешения ПРДС в неводоизмещенном состоянии по рекомендованным путям или согласованным маршрутам, при этом скорость и маршрут должны быть согласованы с ПРДС до начала движения.

2.1.19. Требование ограничения скорости не распространяется на суда, следующие для участия в аварийно-спасательных операциях, а также на корабли Морской охраны (МОХР) ФПС и таможенные катера, выполняющие специальные задачи. Однако, их скорость не должна создавать опасность для других судов и объектов.

2.1.20. Разворот судов в СПб МК на участке от причала №17 до рейда Лесного мола запрещен. Исключение составляют катера, буксиры и маломерные суда.

2.1.21. Для предупреждения о маневре разворота судно обязано подать четыре коротких звука судовым свистком. Этот сигнал должен подаваться заблаговременно с тем, чтобы предупредить другие суда о предстоящем маневре.

Примечание: подача данного сигнала не освобождает судно от подачи звуковых сигналов, предписанных МППСС-72.

2.1.22. При уменьшении видимости до 5 кбт. и менее движение всех судов, осуществляющих внутрипортовую перевозку пассажиров, должно быть немедленно прекращено, даже при наличии исправных судовых радиолокационных станций.

2.1.23. При видимости менее 2 миль движение судов с опасными грузами, за исключением портовых бункеровщиков, запрещается.

2.1.24. При видимости менее 5 кбт. вопрос о возможности перехода портового бункеровщика решается в каждом конкретном случае капитаном судна с ПРДС.

2.1.25. Движение по СПб МК судов длиной более 150 м в балласте при скорости бокового ветра 10 м/с и более запрещено.

2.1.26. При усилении ветра до 22 м/с движение всех судов по акватории порта прекращается за исключением аварийно-спасательных и пожарных судов, следующих с разрешения Поста регулирования движения (ПРДС).

2.1.27. Спуск судов по течению и перемена места посредством дрейфа запрещаются.

2.1.28. При движении судна по акватории порта, запрещается держать вываленными за борт стрелы, краны, парадные трапы, шлюпки.

Судам, имеющим любые виды ворот и лацпортов, при движении надлежит иметь их закрытыми и закрепленными по-походному. Ворота и лацпорты разрешается открывать только после окончательной швартовки судна к причалу, равно, как и отход разрешается начинать только после закрытия и закрепления ворот по-походному.

2.1.29. Любое судно, находящееся в движении по акватории порта, обязано по требованию СУДС, кораблей МОХР ФПС, ОКПП ФПС, таможенных судов и судов санитарно-карантинной службы, насколько это безопасно, остановиться или уменьшить ход и, в случае необходимости, принять к борту шлюпку или катер с представителями указанных служб.

2.1.30. Судам, на акватории порта производить девиационные и радиодевиационные работы на ходу (путем маневрирования) запрещается.

2.1.31. Для получения разрешения на право плавания по акватории порта до границы комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений владельцы судов местного сообщения должны представить капитану порта следующие документы:

2.1.31.1. свидетельство о годности судна к плаванию;

2.1.31.2. санитарное свидетельство;

2.1.31.3. акт мореходного состояния судна;

2.1.31.4. разрешение морской пожарной инспекции;

2.1.31.5. судовую роль в 3-х экземплярах;

2.1.31.6. дипломы, сертификаты и свидетельства командного состава;

2.1.31.7. сертификаты ежегодной проверки знаний судоводителями настоящих Обязательных постановлений, выдаваемые капитаном порта.

2.2. Управление движением судов

2.2.1. Восточная часть Финского залива к востоку от меридиана 29°19'30",0 вост. и к югу от параллели 60°06'42",0 сев. является зоной действия Службы управления движением судов морского торгового порта Санкт-Петербург (далее СУДС), в которой установлен регулируемый порядок движения судов.

2.2.2. Управление движением судов СУДС осуществляет через:

2.2.2.1. Пост регулирования движения судов (ПРДС), расположенный в районе причала №41, по радио на УКВ, канал вызова и рабочий канал №9, позывной «Петербург радио-17», резервный канал №67.

2.2.2.2. Радиолокационный центр управления движением судов (РЦ УДС), расположенный на южном берегу Невской губы в 1,4 мили к западу от г. Петродворец, по радио на УКВ, каналы вызова №9, 12, 16, позывной «Петродворец радио-9», рабочий канал №12, резервные каналы №№73, 67, 30.

2.2.2.3. Выносной пост связи с судами на подходах к Санкт-Петербургскому приемному осевому бую, расположенный на лоцманском судне, находящемся, как правило, на якоре в районе СПб приемного осевого буя по радио на УКВ, каналы вызова №№9, 16, позывной «Петербург-лоцман», рабочий канал №9, резервный канал №67.

2.2.3. Ни одно судно или корабль не имеют права без разрешения СУДС войти в ее зону действия.

2.2.4. СУДС осуществляет следующие виды обслуживания судов:

2.2.4.1. обнаружение судов, установление связи с судами, получение необходимого перечня данных о судне;

2.2.4.2. постоянный радиолокационный контроль движения судов, включая контроль соблюдения судами установленных путей движения, скоростей и дистанций между судами;

2.2.4.3. выдачу судам информации, рекомендаций и указаний при нарушении ими правил плавания или при обнаружении действий или обстоятельств, могущих привести к аварийной ситуации;

2.2.4.4. радиолокационный контроль постановки судов на якорные места и последующий контроль их положения на якорных местах;

2.2.4.5. содействие в установлении связи между судами и береговыми службами;

2.2.4.6. содействие аварийно-спасательным, дноуглубительным, буксировочным и другим специальным работам;

2.2.4.7. передачу судам гидрометеоинформации, данных об непредвиденных изменениях в работе СНО, данных об изменениях навигационной обстановки и режима плавания (при изменениях циркулярно или по запросу);

2.2.4.8. сбор, обработку, документирование и хранение информации по движению судов и радиопереговоров между судами и СУДС;

2.2.4.9. ведение учета судов, ожидающих лоцманской проводки, следующих в порт, выходящих из порта и осуществляющих движение по акватории порта.

2.2.5. Радиолокационная проводка судов осуществляется на следующих фарватерах и каналах: ККФ, СПб МК от буев №№23 и 24 до Золотых ворот, Ломоносовском канале, Втором (западном) канале гавани базы Литке, Петровском канале и фарватере, ведущем от светящих буев №№1 и 2 Петровского канала до буев №№33 и 34 СПб МК, фарватере №15, ведущем от СПб МК к Ленинградской пристани. В остальных районах зоны действия СУДС осуществляет радиолокационный контроль за движением и ориентирование по запросу с судов.

2.2.6. Запрос на радиолокационную проводку подается в РЦ УДС в любое время суток на УКВ, канал 12, позывной «Петродворец-радио-9». До начала радиолокационной проводки капитан судна обязан согласовать маршрут движения с лоцманом-оператором РЦ УДС.

2.2.7. В процессе радиолокационной проводки РЦ УДС постоянно передает на судно его маршрутные координаты: боковое отклонение от оси канала или фарватера и расстояние до ближайшего ориентира, имеющегося на карте.

2.2.8. Радиолокационная проводка является обязательной для судов:

2.2.8.1. при ухудшении видимости до двух миль и менее;

2.2.8.2. в случае аварийного состояния, либо неисправности их технических средств судовождения, СЭУ или другого оборудования;

2.2.8.3. с опасными грузами и танкеров;

2.2.8.4. стесненных своей осадкой;

2.2.8.5. занятых буксировочной операцией;

2.2.8.6. специального назначения и судов, имеющих конструктивные особенности, ухудшающие их управляемость;

2.2.8.7. по распоряжению капитана порта;

2.2.8.8. идущих на ходовые испытания;

2.2.8.9. при превышении хотя бы одного из следующих размерений: длина-170 м, ширина-35 м, осадка-8,5 м.

2.2.9. Обязательная радиолокационная проводка заканчивается с выходом судна за пределы зоны действия СУДС.

2.2.10. Все переговоры береговых служб, не связанные с безопасностью движения судов, должны вестись по телефонам, указанным в Приложении №4.

2.2.11. Судно, вошедшее в зону действия СУДС, но не установившее с ней радиосвязь на УКВ и не отвечающее на вызовы, считается аварийным и к нему, по решению капитана порта, могут быть приняты меры по оказанию помощи без согласия капитана, с отнесением расходов на счет судовладельца.

2.2.12. Капитан судна следующего с моря, по запросу лоцманского судна обязан сообщить свое место по пеленгу и дистанции относительно маяка Толбухин.

2.2.13. Капитаны судов, следующих с моря, обязаны за 1 час до входа в зону действия СУДС установить радиосвязь с лоцманским судном и по его указанию при подходе к зоне

действия РЦ УДС (бую №14 БКФ) установить радиосвязь с РЦ УДС и получить подтверждение об опознавании.

2.2.14. Капитаны судов, следующих из р. Нева в порт и/или транзитом, должны установить радиосвязь с ПРДС за 1 час до подхода к мосту Лейтенанта Шмидта или к Тучкову мосту.

2.2.15. Капитан судна при первоначальной радиосвязи с СУДС обязан сообщить:

2.2.15.1. полное официальное название судна (при необходимости продиктовав его по буквам, согласно фонетической таблице Международного свода сигналов) и позывные;

2.2.15.2. государственную принадлежность (флаг);

2.2.15.3. идентификационный номер ИМО, тип судна;

2.2.15.4. максимальную длину, максимальную ширину, максимальную высоту борта;

2.2.15.5. фактическую осадку носом и кормой,

2.2.15.6. груз, его количество, наличие опасного груза и его класс по МКМПОГ, наличие палубного груза;

2.2.15.7. фамилию капитана;

2.2.15.8. название морского агента и судовладельца;

2.2.15.9. мощность главного двигателя, скорость в маневренном режиме на полном и самом малом ходу;

2.2.15.10. состояние судовых РЛС и УКВ радиостанций,

2.2.15.11. неисправности СЭУ, якорного, рулевого устройств; дефекты корпуса, технических средств судовождения, а также другие обстоятельства и условия, связанные с судном, могущие повлиять на безопасность плавания или создать угрозу загрязнения окружающей природной среды, или нанести ущерб имуществу и/или здоровью других лиц;

2.2.15.12. наличие навигационных карт и пособий на всю зону действия СУДС;

2.2.16. Капитан судна несет ответственность за достоверность передаваемой информации.

2.2.17. ПРДС через лоцманское судно дает судну разрешение на вход в зону действия СУДС, указывает маршрут движения, дает разрешение судну на начало движения в порт от СПб приемного осевого буя или указывает место якорной стоянки, а также сообщает по запросу судна другие необходимые ему сведения.

2.2.18. При выходе из порта, капитан судна за 40 минут до отхода от причала (съемки с якоря) обязан получить у ПРДС разрешение на начало движения. Разрешение аннулируется и должно быть получено заново, если судно в течение 30 минут после установленного срока не начнет движение.

2.2.19. Капитан судна обязан информировать ПРДС о фактическом времени отхода от причала (об окончании швартовки), о постановке (съемке) на якорь (с якоря).

2.2.20. При движении по акватории порта, капитан судна должен дополнительно запросить специальное разрешение у ПРДС:

2.2.20.1. на проход участка «рейд Лесного мола-меридиан 30°05'35",0» и должен его получить при следовании из порта до подхода судна к рейду Лесного мола, а при следовании в порт-до подхода к меридиану 30°05'35",0;

2.2.20.2. на проход участка «Невские ворота-рейд Лесного мола» и при следовании в море должен получить его до подхода судна к Балтийскому заводу, а при следовании в порт-до подхода судна к Раздельной дамбе.

О фактическом времени прохода начальных и конечных точек, указанных участков, капитан судна обязан информировать ПРДС.

2.2.21. Капитан судна, следующего в порт с моря, обязан информировать ПРДС о проходе СПб приемного буя, защитной дамбы, буев №№23 и 24; 29 и 30; меридиана 30°05'35",0.

Капитан судна, следующего из порта в море, дает эту информацию соответственно в обратном порядке.

2.2.22. Непосредственно перед выходом судна из Василеостровского грузового района (ВОГР) и при подходе к точке поворота на Петровский канал капитан судна обязан информировать об этом РЦ УДС.

2.2.23. При выходе из строя главного двигателя, рулевого устройства или возникновении ситуаций, препятствующих движению, капитан судна, исходя из преобладающих условий и обстоятельств, должен немедленно известить об этом ПРДС или РЦ УДС, принять возможные меры для ухода с линии створа или за пределы фарватера (канала), отдать якорь или лечь в дрейф.

2.2.24. После устранения причин, приведших к остановке, капитан судна обязан доложить об их устранении в ПРДС или РЦ УДС и запросить разрешение на продолжение движения.

2.2.25. При отказе судовой радиостанции, судно должно по возможности, освободить полосу движения, лечь в дрейф или стать на якорь и принять меры к установлению связи с ПРДС, лоцманским судном или РЦ УДС.

2.2.26. В зоне действия СУДС обязательными для выполнения являются указания ПРДС или РЦ УДС, касающиеся:

2.2.26.1. очередности движения;

2.2.26.2. маршрута и скорости движения;

2.2.26.3. места якорной стоянки;

2.2.26.4. передачи запрашиваемой информации, включая и информацию о неисправностях;

2.2.26.5. выполнения по запросу СУДС процедуры опознавания;

2.2.26.6. открытия радиовахты на указанных частотах (каналах);

2.2.27. Судно обязано репетовать относящиеся непосредственно к нему указания СУДС, а в случае невозможности их выполнения, сообщить причину и дальнейшие намерения.

2.2.28. При определении очередности входа и выхода судов в порт, последовательность движения по рекомендованным путям и фарватерам СУДС устанавливается по следующим приоритетам:

2.2.28.1. аварийные суда и суда, следующие для оказания помощи, или имеющие на борту тяжелобольного;

2.2.28.2. корабли и суда ВМФ, МОХР ФПС;

2.2.28.3. пассажирские и паромные суда, следующие по объявленному расписанию;

2.2.28.4. суда с опасными грузами;

2.2.28.5. линейные суда по объявленному расписанию;

2.2.28.6. суда со скоропортящимися грузами;

2.2.28.7. прочие суда по мере их подхода к границе зоны действия СУДС, по времени поступления заявок от диспетчерских служб и т.п.

2.2.28.8. суда, выходящие из порта, перед входящими.

2.2.29. В необходимых случаях ЦП ИГНП может изменить очередность, установить особый порядок движения или запретить движение.

2.2.30. Официальными языками для ведения радиопереговоров СУДС с судами являются русский и английский языки.

2.2.31. Санкции за нарушения требований Правил плавания применяет капитан порта Санкт-Петербург в установленном российским законодательством порядке.

2.3. Лоцманское обслуживание.

2.3.1. Лоцманская проводка и лоцманское обслуживание (швартовка к причалу, постановка на якорь, съёмка с якоря, перестановка судов в порту) на акватории порта Санкт-Петербург, включая якорные стоянки №4, №5 и №5-А, а также во всех гаванях и при плавании по всем фарватерам и каналам Финского залива к востоку от меридиана Санкт-Петербургского приемного светящего буя, являются обязательными для всех российских и

иностранных судов и осуществляются лоцманской службой ГУ «Морская администрация порта Санкт-Петербург».

Связь с лоцманской службой осуществляется через диспетчера - координатора лоцманской службы по телефону: (812)114-95-95 и (812)118-89-75; или на УКВ, канал 67, позывной «Петербург радио - 21». Иные государственные лоцманские организации допускаются к осуществлению лоцманской проводки судов в порту только после их проверки капитаном порта СПб на соответствие требованиям предусмотренным ГОСТ Р 51874-2002 и подтверждения соответствия лоцманской организации установленным требованиям».

От обязательной лоцманской проводки освобождаются:

- корабли и суда ВМФ, МОХР ФПС и ГТК Российской Федерации по представлению соответствующего командования;

- маломерные суда, суда портового и технического флота, суда местного сообщения, капитаны и сменные помощники которых имеют достаточный опыт работы в командных должностях, прошли проверку знаний Обязательных постановлений в квалификационной комиссии при капитане порта и получили соответствующее персональное разрешение на право плавания без лоцмана, а также суда, капитаны которых постоянно работают в пределах объявленного района обязательной лоцманской проводки и имеют Сертификат освобождения от обязательной лоцманской проводки (СООЛП), полученный установленным порядком.

Обязательная лоцманская проводка устанавливается на участке о-в Родшер–приемный светящий буй морского торгового порта Санкт-Петербург для:

-танкеров с грузом сырой нефти вместимостью 100 000т. и более;

-судов с опасными грузами класса 1 Кодекса ММОГ (издания 2002г.) вместимостью 11000т. и более;

-судов, находящихся в аварийном состоянии;

-судов с ядерной энергетической установкой.

Капитаны судов могут заказать лоцмана на участке о-в Родшер-порт Санкт-Петербург.

2.3.2. Прием и высадка лоцманов судами в море осуществляются в районе Санкт-Петербургского приемного осевого буя. Суда типа «река-море», следующие из реки Большая Нева транзитом на выход в море или к причалам порта, принимают морского лоцмана в реке Большая Нева с расчетом, чтобы при входе в зону действия МППСС-72, он находился на судне.

2.3.3. Если к моменту подхода судна к месту приема лоцмана, на штатном месте не окажется лоцманского судна, то прибывшее судно обязано сообщить ПРДС об этом и ожидать дальнейших указаний.

2.3.4. Если из-за неблагоприятных гидрометеорологических условий, прием или высадка лоцмана невозможны, то пересадка лоцмана, с разрешения ПРДС, может быть осуществлена в другом безопасном месте по согласованию капитана судна с лоцманом.

2.3.5. В случае необходимости, лоцманская проводка с согласия капитана судна и разрешения ПРДС, может быть выполнена методом лидирования от Санкт-Петербургского приемного осевого буя до буя №12 ККФ, о чем лоцман информирует РЦ УДС «Раскат» на УКВ, канал 12.

2.3.6. Лоцманская проводка считается внутривортовой:

2.3.6.1. в портовой части Санкт-Петербургского Морского канала от Золотых ворот до Невских ворот со всеми прилегающими гаванями, рейдами и бассейнами;

2.3.6.2. в устьевом участке реки Большая Нева от нижней кромки моста Лейтенанта Шмидта до прямой линии, соединяющей передний створный знак створа острова Белый (направление 70,8 - 250,8 град.) с восточным входным мысом Галерной гавани (Ш = 59°55'43,0" сев. ; Д = 30°13'46,0" вост.)

2.3.6.3. на Большом Кронштадтском рейде с гаванью базы Литке;

2.3.6.4. на Восточном Кронштадтском рейде;

2.3.6.5. на якорной стоянке №5А;

2.3.6.6. на временном перегрузочном рейдовом комплексе в районе пересечения фарватера №16А с Санкт-Петербургским морским каналом;

2.3.6.7. в Ломоносовской гавани, Лахтинской гавани, акватории у причалов грузовых районов Бронка и базы Горская;

2.3.6.8. в реке Малая Нева от Тучкова моста до меридиана западной оконечности острова Петровский.

В остальных районах лоцманская проводка считается внепортовой. При наличии внепортовой проводки, внутривпортовая проводка считается по операциям: перешвартовка считается как три внутривпортовые операции, перетяжка судна вдоль причала на расстояние более длины корпуса судна считается как две внутривпортовые операции.

2.3.7. Лоцманская проводка на акватории порта, а также перестановки судов у причалов, осуществляются круглосуточно.

2.3.8. Заявка на лоцманскую проводку и информация о праве капитана на плавание без лоцмана подаются через морских агентов в ЦП ИГНП капитанами судов:

2.3.8.1. прибывающих в порт с моря - на имя капитана порта за 24 часа до подхода к месту приема лоцмана и подтверждаются за 2 часа до указанного срока, при этом подход к Санкт-Петербургскому приемному осевому бую должен быть выдержан с точностью по времени до 2 часов;

2.3.8.2. стоящих в порту и имеющих намерение выйти в море или совершить перестановку в порту - не менее чем за 2 часа до предполагаемого срока отхода;

2.3.8.3. стоящих в гавани базы Литке, Ломоносовской гавани, у причалов базы Горская и намеревающихся выйти в море или совершить перестановку - не менее чем за 3 часа до предполагаемого времени отхода;

2.3.8.4. стоящих в районе якорной стоянки №5А и намеревающихся выйти в море или совершить перестановку на акватории порта - не менее чем за 4 часа до предполагаемого времени начала операции.

2.3.9. Отмена ранее поданной заявки должна быть произведена морским агентом в ЦП ИГНП:

2.3.9.1. если судно находится на внутренней акватории порта - не менее чем за 1 час до запланированного срока начала операции;

2.3.9.2. если судно находится у причалов гавани базы Литке, Ломоносовской гавани, грузового района базы Горская - не менее чем за 2 часа до запланированного срока начала операции;

2.3.9.3. если судно находится в районах якорных стоянок №№4 и 5 - не менее чем за 3 часа до запланированного срока начала операции.

2.3.10. При задержке отхода, или перестановки судна более чем на 30 минут после заявленного срока, по причинам не связанными с внешними условиями, либо при отсутствии на судне капитана или старшего помощника, лоцман может быть отозван с судна. Капитан судна или лицо его замещающее, в этом случае обязан подписать лоцманскую квитанцию за напрасный вызов для оплаты лоцманского сбора по действующим тарифам для запланированной операции и подать новую заявку установленным порядком.

2.3.11. Капитан судна, вызвавший лоцмана и после прибытия последнего отказавшийся от его услуг, обязан заполнить и подписать лоцманскую квитанцию для взыскания лоцманского сбора, причитающегося за проводку для которой был вызван лоцман, в полном объеме.

2.3.12. Лоцманская служба не несет ответственности за возможные задержки и простой судна в случаях, если:

2.3.12.1. заявка на лоцманское обеспечение подана с нарушением сроков, указанных в ст. 2.3.9;

2.3.12.2. прием лоцмана невозможен из-за штормовой погоды – волнение моря более 4 баллов (высота волны более 2 метров);

2.3.12.3. лоцманское судно отсутствует на месте из-за неблагоприятных гидрометеословий;

2.3.12.4. проводка методом лидирования, по мнению капитана судна и лоцмана, в данных условиях невозможна.

2.3.13. В случае постановки судна на якорь на рейде порта, если постановка к причалу не планируется, капитан судна обязан подписать лоцманскую квитанцию на приход или отход с оговоркой «без постановки к причалу».

2.4. Буксирное обеспечение.

2.4.1. Швартовные операции в порту Санкт-Петербург для всех судов (за исключением судов река-море, имеющих подруливающие устройства и/или два гребных винта), выполняются с обязательным буксирным обеспечением.

2.4.2. Заявка на буксиры подается морским агентом и подтверждается капитаном судна, входящего в порт, диспетчеру буксирной компании не менее чем за 2 часа до подхода судна к меридиану 30°05'35",0; судна, стоящего в порту, не менее чем за 2 часа до начала операции.

2.4.3. Количество и мощность буксиров определяются капитаном судна по согласованию с лоцманом, исходя из фактических гидрометеорологических условий и особенностей причалов.

2.4.4. Отказ от использования буксира (ов) по ранее поданной заявке должен быть направлен диспетчеру буксирной компании морским агентом (судовладельцем) не менее, чем за 1 час до заявленного времени начала буксирной операции.

2.4.5. Наряды на буксирные работы оформляются после их завершения, капитан судна обязан их подписать, заверить судовой печатью и передать непосредственно на буксир или лоцману.

2.4.6. При задержке начала буксирной операции более чем на 30 минут от заявленного времени, диспетчер буксирной компании вправе отозвать буксиры. В этом случае капитан судна (или лицо его замещающее) обязан оформить наряды на оплату, включив в них время, затраченное буксирами на переход к судну и обратно, и время ожидания начала буксирной операции.

2.4.7. Руководство и контроль за работой буксиров, при буксировке или швартовных операциях самоходного судна, независимо от его вместимости и от того, использует оно свои машины или нет, осуществляет капитан буксируемого судна.

Руководство буксировкой или буксирной операцией при перестановках несамоходных судов и плавсредств валовой вместимостью менее 500 осуществляет капитан буксирующего судна. Если в буксировке участвует несколько буксиров, то руководство буксировкой возлагается на капитана головного буксира. В этом случае, независимо от способа буксировки (за кормой, лагом, толканием и т.д.), назначение головного буксира должно быть оговорено до начала буксировки.

Руководство буксировкой несамоходного судна вместимостью 500 и более при наличии экипажа на борту осуществляет капитан буксируемого судна.

2.4.8. Суда в балласте, крупнотоннажные суда типа «Ro-Ro» и «Ro-Flow», контейнеровозы и плавкраны переставляются при ветре не свыше 15 м/с, а буксировка этих судов на участке -рейд Лесного мола -Невские ворота производится при скорости ветра не более 10 м/с.

2.4.9. Суда с выведенными из эксплуатации главными двигателями, рулевым или якорным устройствами, буксируются и переставляются на акватории порта при скорости ветра не более 15 м/с.

2.4.10. Буксировка способом «толкания» разрешается не более двух судов одновременно и при условии, что их общая ширина не превышает 18 м.

2.4.11. Буксирная компания не несет ответственности за возможные задержки и простой судна в следующих случаях:

2.4.11.1. заявка на буксиры подана с нарушением сроков, указанных в статье 2.4.2 настоящих Обязательных постановлений;

2.4.11.2. в случае возникновения форс-мажорных обстоятельств в порту (внезапное изменение гидрометеоусловий, возникновение вооруженного конфликта и т.п.).

2.4.12. Диспетчер буксирной компании во избежание задержек и простоев судов, вследствие занятости буксиров заявленной мощности, с согласия капитана судна и лоцмана (при благоприятных гидрометеоусловиях) может направить менее мощные буксиры.

2.5. Плавание судов во льдах.

2.5.1. Ледовая навигация начинается с началом льдообразования в Невской губе и заканчивается после окончания ледохода в реке Нева.

Начало и окончание ледовой навигации объявляются распоряжением капитана порта.

2.5.2. Руководство ледовыми операциями осуществляется штабом ледокольных операций, создаваемом при капитане порта Санкт-Петербург. Связь со штабом ледокольных операций осуществляется через ЦП ИГНП по радио на УКВ, канал №9, позывной «Петербург-радио-5», ИНМАРСАТ-С-429 500 127; по телефонам в Санкт-Петербурге: (812) 251-96-05, 327 98 41-круглосуточно; непосредственно со штабом ледокольных операций только по рабочим дням с 08.00 до 17.00 по телефонам: (812) 118 89 34 и 259 80 25.

2.5.3. К плаванию во льдах допускаются суда в зависимости от категории ледового усиления, от мощности главного двигателя, размеров, и фактической ледовой обстановки. В отдельных случаях, по разрешению капитана порта, судну может быть предоставлена (организована) специальная ледовая проводка.

2.5.4. Капитаны судов обязаны сообщать ПРДС время начала ледокольной проводки и ее окончание.

2.5.5. Всем судам, следующим в порт, разрешается входить в лед только до «точки формирования каравана» (ТФК), объявляемой ежедневно штабом ледокольных операций. Капитаны судов получают координаты ТФК от своих морских агентов заблаговременно.

2.5.6. С подходом к ТФК капитаны судов должны установить связь с капитаном ближайшего ледокола и далее действовать по его указаниям. Самостоятельное следование в порт от ТФК (и из порта) допускается только с разрешения капитана ледокола рекомендованным им маршрутом.

2.5.7. Очередность ледокольной проводки и иные вопросы, связанные с ледовой навигацией, определяются штабом ледокольных операций.

2.5.8. В период, когда проводка судов осуществляется ледоколами, капитаны следующих в порт судов обязаны передавать информацию в адрес капитана порта о предполагаемом времени подхода к кромке льда за 48, 24 и 12 часов соответственно.

2.5.9. Проводка и обколка льда около транспортного судна другим транспортным судном запрещаются.

2.5.10. При плавании за ледоколами капитаны судов руководствуются «Правилами проводки судов ледоколами», изложенными в Общих правилах, и «Положением об организации ледокольного обеспечения судоходства в восточной части Финского залива в период зимней навигации» (Приложение №6).

2.5.11. Заявки на ледокольное обслуживание судов подаются морским агентом в Штаб ледокольных операций (Группу планирования ИГНП порта Санкт-Петербург) за 24 часа до планируемой операции по форме, приведенной в Приложении №4.

Примечание: ни МАП, ни владелец ледокольных средств не несут ответственности за простой судна в случаях опоздания подхода ледокола к судну в установленное суточным планом время из-за сложной ледовой обстановки или погодных условий.

2.6. Плавание маломерных, спортивных и прогулочных судов.

2.6.1. Общие положения

2.6.1.1. Под маломерным судном следует понимать самоходное судно валовой вместимостью менее 80 с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 лошадиных сил) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80, а также иное несамоходное судно (гребную лодку

грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарку грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов.

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

2.6.1.3. Плавание в зоне действия Обязательных постановлений разрешается маломерным, спортивным и прогулочным судам зарегистрированным установленным порядком, находящимся под управлением лиц, имеющих соответствующие дипломы, квалификационные свидетельства или удостоверения на право управления данным судном, выданные уполномоченными на то организациями.

2.6.1.4. Государственную регистрацию маломерных судов, находящихся в составе портового и технического флота морского торгового порта Санкт-Петербург, а также маломерных прогулочных судов пассажироместимостью более 12 человек, принадлежащих юридическим и физическим лицам, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, осуществляет капитан морского торгового порта Санкт-Петербург, а технический надзор за этими судами осуществляет Российский морской регистр судоходства.

2.6.1.5. Государственную регистрацию маломерных и прогулочных судов пассажироместимостью не более 12 человек, принадлежащих юридическим и физическим лицам, а также технический контроль за этими судами осуществляет Государственная инспекция по маломерным судам Российской Федерации Министерства природных ресурсов Российской Федерации.

2.6.1.6. Государственную регистрацию спортивных судов, используемых для спортивных и учебно-тренировочных целей, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, а также технический надзор за этими судами осуществляют местные органы Государственного комитета Российской Федерации по физической культуре и спорту.

2.6.1.7. Маломерные суда, спортивные моторные суда с главным двигателем мощностью менее 55 кВт (75 лошадиных сил), парусные и гребные спортивные суда валовой вместимостью менее 80 должны иметь следующие судовые документы:

- судовой билет;
- свидетельство о годности судна к плаванию;
- судовую роль.

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

2.6.1.9. Плавание маломерных судов по акватории порта расположенной в Невской губе разрешается при скорости ветра не более 15 м/сек и видимости не менее 5 кабельтовых, а спортивных судов в соответствии с присвоенной категорией.

2.6.1.10. Ответственность за соответствие категории спортивного судна или мореходного состояния маломерного судна фактическим метеоусловиям, а также за укомплектованность экипажей судов несет судовладелец, выпустивший судно из места базирования.

2.6.1.11. Маломерные и спортивные суда, осуществляющие плавание по акватории порта, должны нести постоянную радиовахту на 9 или 12 канале УКВ.

2.6.1.12. Маломерные моторные и спортивные парусные и моторные суда, осуществляющие плавание по акватории порта должны иметь на борту откорректированные морские навигационные карты на район плавания, прокладочный инструмент, магнитный компас, лот (эхолот).

2.6.1.13. Запрещается хранение на территории и акватории порта маломерных плавсредств, принадлежащих юридическим и физическим лицам без письменного

разрешения капитана порта.

2.6.2. Правила плавания

2.6.2.1. Маломерные и спортивные суда для выхода в Невскую губу и возвращения к месту постоянного базирования используют:

-из реки Большая Нева-Галерный фарватер или Корабельный канал;

-из реки Средняя Невка, Большая Невка, Малая Невка и Малая Нева–Петровский канал.

2.6.2.2. Маломерные и спортивные суда, следующие за пределы Невской губы, осадка которых не позволяет им использовать Корабельный и Петровский каналы, могут, соблюдая требования статьи 2.2.20 настоящих Обязательных постановлений, проходить портовой частью СПб МК.

2.6.2.3. Маломерные и спортивные суда, следуя вдоль причалов порта, должны держаться на безопасном расстоянии от них и иметь скорость, исключаящую волнение.

2.6.2.4. Парусным и гребным судам плавание по внутренней акватории порта разрешается только на буксире.

2.6.2.5. Маломерные и спортивные суда, намеревающиеся выйти за пределы Невской губы или возвращающиеся с моря, могут осуществлять плавание по открытой части СПб МК за пределами его глубоководной части вдоль бровок, сообразуясь со своей осадкой. При этом, вдоль южной бровки СПб МК должны следовать суда в порт Санкт-Петербург, а вдоль северной бровки суда идущие из порта Санкт-Петербург.

2.6.2.6. При плавании по акватории порта маломерным и спортивным судам запрещается:

-пересекать курсы впереди по носу и маневрировать в непосредственной близости от находящихся на ходу транспортных судов, земснарядов, плавучих кранов;

-подходить к иностранным судам, стоящим на рейде или у причалов в порту, без разрешения пограничной и таможенной служб;

-подходить к причалам порта без согласования с диспетчером–оператором причала и без разрешения ИГНП;

-плавание в районах якорных мест, создающее помехи транспортным судам;

-швартовка к плавучим и стационарным средствам навигационного оборудования и постановка на якорь вблизи от них;

-постановка на якорь на фарватерах и каналах и вблизи от них.

2.6.2.7. Маломерные, спортивные и прогулочные суда не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это предусмотрено судовыми документами.

2.6.2.8. Доставка людей на суда, стоящие на рейде, производится рейдовыми и служебно-разъездными катерами в соответствии с требованиями статьи 2.6.12 настоящих Обязательных постановлений.

2.6.2.9. Спуск на воду и плавание по акватории порта плавсредств судов допускается только с разрешения ОКПП ПС и ЦП ИГНП за исключением случаев оказания помощи людям, терпящим бедствие на воде.

2.6.2.10. Маломерные и спортивные суда, осуществляющие плавание по акватории порта, по требованию ИГНП и ГИМС обязаны остановить движение, лечь в дрейф и предъявить, при необходимости, к проверке судовые документы, судоводительские сертификаты, техническое состояние плавсредства и его укомплектованность экипажем.

2.6.3. Организация прихода в Санкт-Петербург маломерных и спортивных судов иностранных государств или других регионов Российской Федерации.

2.6.3.1. Юридические и физические лица, ожидающие приход маломерных или спортивных судов из-за рубежа или из других регионов Российской Федерации, подают заявку в группу планирования ЦП ИГНП в соответствии со статьей 3.1.6 настоящих Обязательных постановлений.

2.6.3.2. Юридические и физические лица, в адреса которых следуют маломерные или спортивные суда, на основании сообщений с подходящих судов, подают не позднее, чем за 24 часа, и уточняют за 4 часа в ЦП ИГНП информацию о подходе судна к приемному бую с

моря, или к мосту Лейтенанта Шмидта из р. Нева.

2.6.3.3. В информацию о подходе включаются следующие сведения:

- название судна и его флаг;
- регистрационный номер ГИМС, речного или морского регистра судоходства для судов Российской Федерации;
- номер на парусе;
- тип судна, длина и цвет;
- порт приписки (место постоянного базирования);
- маршрут следования, дата и время подхода;
- цель и срок пребывания в Санкт-Петербурге;
- численность команды;
- наименование, адрес, телефон и факс принимающей организации и планируемого места стоянки после пограничного контроля.

2.6.3.4. Капитан маломерного или спортивного судна, следующего в Санкт-Петербург с моря, должен, за 1 час до входа в зону действия СУДС, установить радиосвязь с лоцманским судном на УКВ, канал 9 и дальше действовать по указаниям СУДС.

2.6.3.5. Капитаны маломерных и спортивных судов, следующих из р. Нева в Санкт-Петербург или транзитом в море, должны установить радиосвязь с ПРДС на УКВ, канал 9 за 1 час до подхода к мосту Лейтенанта Шмидта или Тучкову мосту и далее действовать по указанию СУДС.

2.6.3.6. Лоцманская проводка маломерных и спортивных судов осуществляется в соответствии с положениями, изложенными в разделе 2.3 настоящих Обязательных постановлений.

2.6.3.7. Пограничный контроль и таможенный досмотр маломерных и спортивных судов, прибывающих в Санкт-Петербург, осуществляется в Отделении пограничного контроля “Кронштадт” (ОПК “Кронштадт” о.Котлин, форт Константин Ш=59° 59’ 38”N, Д=29° 42’ 31”E) ежедневно с 8 00 до 23 00 МСК.

2.6.3.8. При проведении пограничного контроля и таможенного досмотра капитан судна представляет следующие документы:

- 2.6.3.8.1. –судовой билет или свидетельство о праве плавания под флагом;
- 2.6.3.8.2. –свидетельство о годности судна к плаванию;
- 2.6.3.8.3. -приглашение от российского юридического или физического лица;
- 2.6.3.8.4. –судовую роль (в 2-х экземплярах);
- 2.6.3.8.5. –документы, удостоверяющие личность членов экипажа и пассажиров.

2.6.3.9. После прохождения пограничного контроля и таможенного досмотра судну предоставляется право следовать к месту стоянки.

2.6.3.10. С прибытием к месту стоянки капитан иностранного маломерного или спортивного судна, прибывшего с частным или деловым визитом в Санкт-Петербург, через администрацию принимающей организации должен сообщить об этом в ОПК “Кронштадт”.

2.6.3.11. Все выходы иностранных маломерных и спортивных иностранных судов в акваторию порта осуществляются только в светлое время суток с разрешения Отдельного отряда пограничного контроля (ООПК) тел. 186 76-07.

2.6.3.12. Выход из пунктов стоянки в Санкт-Петербурге для следования по внутренним водным путям осуществляется без прохождения пограничного контроля.

2.6.4. Организация выхода из Санкт-Петербурга маломерных и спортивных судов.

2.6.4.1. Заявка на оформление отхода маломерных и спортивных судов подается морским агентом или администрацией яхтклуба по месту стоянки судна, в письменном виде в ЦП ИГНП (факс 327 41 95) с 8 00 до 12 00 суток, предшествующих дню отхода.

2.6.4.2. В заявке указываются:

- 18.3.1.1.1-название судна и флаг;
- 18.3.1.1.2–регистрационный номер ГИМС или речного или морского регистра судоходства (для судов Российской Федерации);
- 18.3.1.1.3-номер на парусе;

- 18.3.1.1.4-тип судна, длина и цвет;
- 18.3.1.1.5-порт приписки (место постоянного базирования);
- 18.3.1.1.6-маршрут следования, время и цель перехода;
- 18.3.1.1.7-дата и время отхода.
- 18.3.1.2 -К заявке прилагается судовая роль.

2.6.4.4. Заявка должна быть подписана морским агентом или руководителем яхт-клуба, подписи должны быть заверены печатью. В заявке должен быть указан юридический адрес и телефон заявителя.

2.6.4.5. Оформление отхода маломерных и спортивных судов осуществляется ИГНП на борту судна в месте стоянки.

2.6.4.6. Пограничный контроль и таможенный досмотр маломерных и спортивных судов следующих на выход из Невской губы производится в ОПК "Кронштадт" (на форте Константин).

2.6.4.7. При прохождении пограничного контроля и таможенного досмотра, капитан маломерного или спортивного судна, следующего за пределы Невской губы без выхода за границу территориального моря Российской Федерации, должен представить:

2.6.4.7.1. -судовой билет или свидетельство о праве плавания под флагом; 2.6.4.7.2. -свидетельство о годности судна к плаванию;

2.6.4.7.3. -судовую роль в 2-х экз.;

2.6.4.7.4. -документы, удостоверяющие личность членов экипажа и пассажиров.

2.6.4.8. При прохождении пограничного контроля и таможенного досмотра капитан маломерного или парусного судна, следующего за пределы территориального моря Российской Федерации должен представить:

2.6.4.8.1. -судовой билет или свидетельство о праве плавания под флагом;

2.6.4.8.2. -свидетельство о годности судна к плаванию;

2.6.4.8.3. -судовую роль в 3-х экз.;

2.6.4.8.4. -документы, удостоверяющие личность членов экипажа и пассажиров.

2.6.4.9. С подходом маломерного или спортивного судна к буям №23 и №24 СПб МК капитан судна должен доложить об этом ПРДС и получить от него разрешение на следование к ОПК "Кронштадт".

2.6.4.10. После прохождения пограничного контроля и таможенного досмотра маломерное или спортивное судно следует по назначению, получив предварительно разрешение ПРДС на эти действия.

3. ВХОД СУДОВ В ПОРТ И ВЫХОД ИХ ИЗ ПОРТА.

3.1. Информация о подходе.

3.1.1. Информация о подходе судна передается в адрес капитана порта капитаном судна непосредственно или через морского агента (судовладельца) за 48 часов, вторично за 24 часа и уточняется за 4 часа до подхода к СПб приемному бую или к мосту Лейтенанта Шмидта при следовании с моря или из реки Нева соответственно.

3.1.2. Капитан судна непосредственно или через морского агента в первичной информации о подходе сообщает капитану порта дополнительно к сведениям, перечисленным в ст. 3.1.3 "Общих правил...", следующие данные:

3.1.2.1. Идентификационный номер ИМО;

3.1.2.2. Наименование морского агента и его юридический адрес;

3.1.2.3. Состояние судовых устройств, влияющих на маневренные характеристики и безопасность судна;

Капитаны судов, заходящих в порт, за исключением рыболовных и прогулочных вместимостью не более 12 пассажиров, должны не позднее, чем за 24 часа до захода предоставить в МАП СПб по факсу:380-70-89 информацию о судовых отходах с заполнением бланка уведомления по образцу в приложении 7.

3.1.3. Капитан буксирного судна, выполняющий буксировку несамоходных объектов, а также капитан буксируемого аварийного судна с учетом сведений ст. 3.1.3 "Общих правил..." дополнительно к ст. 3.1.2 настоящих Обязательных постановлений сообщает:

3.1.3.1. Габаритные размеры буксируемого (мых) объекта (ов), максимальные: длину каравана, ширину, осадку;

3.1.3.2. Наличие и величину крена и дифферента буксируемого объекта.

3.1.4. Капитаны танкеров, химовозов, газовозов с учетом сведений ст. 3.1.3 «Общих правил...» дополнительно к сведениям ст. 3.1.2 настоящих Обязательных постановлений сообщают:

3.1.4.1. Количество балласта на борту (изолированного, чистого, грязного);

3.1.4.2. Наличие недегазированных грузовых танков;

3.1.4.3. Конструктивные особенности корпуса судна (двойной корпус или двойное дно). В зимнее время-категорию ледового усиления или безопасную скорость движения во льду согласно ледовому паспорту, мощность главных двигателей, металл, из которого изготовлен винт;

3.1.5. Капитаны судов, имеющих на борту опасные грузы (включая грузы на судах РО-РО и в контейнерах), должны дополнительно включать в информацию, передаваемую в адрес капитана порта и санитарно-карантинного отдела (СКО), следующие сведения:

- наименование груза и его свойства;
- класс груза (согласно МКМПОГ);
- количество;
- место расположения груза на судне.

3.1.6. На основании информации капитанов судов морские агенты обязаны подать письменную заявку стандартной формы непосредственно в группу планирования ЦП ИГНП или по факсу: (812) 251-89-74 для включения в суточный график движения судов (СГДС), составляемый ежедневно на предстоящие сутки. Заявки подаются с 08.00 до 12.00 суток, предшествующих началу действия СГДС. Заявки после 12.00 не принимаются. СГДС действует 24 часа, начиная с 15.00 планируемых суток.

3.1.7. Капитан судна, следующего из заграничного плавания, не позднее, чем за 48 часов до подхода к СПб приемному осевому бую (месту встречи лоцманов), обязан сообщить непосредственно или через морского агента в адрес СКО порта сведения согласно морской медико-санитарной декларации.

3.1.8. Суда местного сообщения при каждом заходе в порт до подхода к СПб приемному осевому бую или мосту Лейтенанта Шмидта передают в адрес ПРДС информацию о времени подхода, пункте назначения, количестве пассажиров и груза.

3.1.9. Суда, участвующие в аварийно-спасательных операциях, обязаны передать информацию в РЦ УДС о предполагаемом времени подхода за 1 час до подхода к СПб приемному осевому бую со стороны моря, а идущие по реке Нева на ПРДС, за 1 час до подхода к мосту Лейтенанта Шмидта.

3.2. Оформление прихода.

3.2.1. Капитаны судов оформляют приход самостоятельно или через морского агента в ИГНП.

3.2.2. Судно, прибывшее из заграничного плавания, обязано пройти санитарно-карантинный досмотр, пограничный контроль и таможенное оформление.

Для оформления прихода судна в порт в ИГНП, дополнительно к документам, перечисленным в статьях 3.2.1 и 3.2.2 «Общих правил...», представляются:

3.2.2.1. свидетельство на право перевозки опасного груза, если судно планируется под погрузку такого груза;

3.2.2.2. копии грузовых манифестов (грузовых ведомостей при каботажных перевозках) на все грузы.

3.2.2.3. декларация (информация) о грузе при подаче судна под погрузку.

3.2.3. Оформление прихода осуществляется в ИГНП порта, а также в отделениях, адреса которых указаны ниже:

3.2.3.1. Морской торговый порт Санкт-Петербург

ЦП ИГНП расположен в районе причала №41, телефон: 251-96-05; 259-85-11, факс: 327-41-95. Пост оформления, телефон: 327-41-49;

3.2.3.2. Лесной мол. ИГНП расположена в административном здании 3-го района порта, телефон: 183-72-76;

3.2.3.3. Угольный мол. ИГНП расположена в административном здании 4-го района порта, телефон: 183-79-25;

3.2.3.4. Санкт-Петербургский морской рыбный порт.

Инспекция государственного надзора морского рыбного порта расположена в административном здании рыбного порта, телефон: 183-33-31;

3.2.3.5. ИГН МАП СПб по г. Ломоносов расположена в г. Ломоносов на ул. Рубакина, д. 17. Телефон: 422-82-15, факс: 422-49-54

3.2.3.6. ИГН МАП СПб по г. Кронштадт расположена в г. Кронштадт на ул. Урицкого, д. 41. телефон: 236-55-00, факс: 236-38-60.

3.2.3.7. ИГН Речного порта Санкт-Петербург Главного бассейнового управления «Волго-Балт» расположена на Васильевском острове, 8 линия, д. 9. Телефон: 323-55-63, факс: 323-32-94.

3.2.4. Суда, участвующие в аварийно-спасательных работах, могут не оформлять приход, а ограничиться выполнением требований статьи 3.1.9 настоящих Обязательных постановлений.

3.2.5. Суда, имеющие разрешение на право плавания в Невской губе до комплекса защитных сооружений, могут не оформлять приход при каждом заходе, а с приходом доложить в ИГНП сведения согласно статье 3.1.8 настоящих Обязательных постановлений.

3.2.6. Пассажирские катера, занимающиеся перевозкой пассажиров на внутренней акватории порта, обязаны оформлять приход в ИГНП один раз в месяц.

3.3. Оформление выхода.

3.3.1. Готовность судна к выходу из порта проверяет ИГНП круглосуточно и во все дни недели.

3.3.2. Оформление выхода судна из порта осуществляет ИГНП в соответствии с требованиями раздела 3.3 «Общих правил» во все дни недели круглосуточно на борту судна, стоящего у причала или на рейде, или в помещении ИГНП не ранее чем за 24 часа, и не позднее чем за 2 часа до запланированного времени отхода.

3.3.3. Для оформления выхода дополнительно к документам, перечисленным в статье 3.3.5 «Общих правил.....», в ЦП ИГНП представляются:

3.3.3.1. копии грузовых манифестов;

3.3.3.2. сертификаты на средства крепления грузов;

3.3.3.3. сертификат о безопасной укладке и креплении грузов с расчетом устойчивости.

3.3.4. Заявка на оформление отхода судна должна подаваться в ЦП ИГНП согласно Приложению №3 к настоящим Обязательным постановлениям. Заявки подаются морскими агентами в письменном виде непосредственно в ЦП ИГНП с учетом времени окончания грузовых операций и готовности всех документов и судна к выходу в рейс.

3.3.5. При оформлении отхода судна под российским флагом представителю СКО, кроме документов, перечисленных в ст. 3.3.5 "Общих правил...", предъявляются:

-международные свидетельства о вакцинациях (при следовании судна в район, где они необходимы);

-судовой санитарный журнал;

-судовое санитарное свидетельство;

-медицинские книжки всех членов экипажа согласно судовой роли.

К началу пограничного контроля и таможенного досмотра все грузовые, пассажирские, бункеровочные и другие операции должны быть закончены, выход оформлен в санитарно-карантинном отделе.

Разрешением СКО на выход является штамп на судовой роли, заверенный подписью дежурного сотрудника СКО.

3.3.6. Если капитан полагает, что судно не будет готово к отходу к заявленному времени, то он должен не позднее чем за 30 минут до отхода непосредственно или через своего морского агента поставить в известность ЦП ИГНП.

3.3.7. При задержке отхода оформленного судна более чем на 2 часа после осуществления пограничного контроля, а в период ледовой навигации более чем на 6 часов, ОКПП ФПС «Санкт-Петербург» вправе аннулировать разрешение на выход.

3.3.8. Передача с судна или на судно заграничания любых предметов и передвижение людей с судна на берег и обратно с началом пограничного контроля и таможенного досмотра запрещаются.

3.3.9. Капитан буксирного судна, выполняющего буксировочную операцию с выходом за пределы акватории порта, в связи с предстоящим выходом из порта с буксируемым объектом, независимо от флага, представляет в ИГНП "Заявление на право отхода" за 24 часа до намеченного выхода.

Владельцы буксируемых судов или иных буксируемых объектов перед дальнейшей буксировкой, не позднее чем за 15 дней до ее начала, представляют капитану порта следующие сведения:

3.3.9.1. полные данные о буксируемом объекте (название, тип, длина, ширина, осадка);

3.3.9.2. название судна-буксировщика, флаг, идентификационный номер ИМО, мощность главного двигателя, длину буксирного троса (полную на лебедке), вид и диаметр (окружность);

3.3.9.3. план перехода, утвержденный судовладельцем, согласованный с капитаном порта и подписанный капитаном судна-буксировщика;

3.3.9.4. при буксировке законвертованного объекта представляется акт конвертовки и разрешение Классификационного общества на буксировку.

3.3.10. Капитаны судов-буксировщиков, осуществляющих буксировку, оформляют выход в ИГНП морского торгового порта Санкт-Петербург независимо от флага и ведомственной принадлежности.

3.3.11. Оформление судов местного сообщения, совершающих частые рейсы с короткой, менее 24 часов, стоянкой в порту, производится в ИГНП на срок до 3-х месяцев, но не более чем на срок действия любого из судовых документов. Если в течение указанного срока такое судно совершает несколько рейсов, то перед каждым выходом из зоны и при входе в зону действия СУДС, капитан судна сообщает по телефону или УКВ связи в ИГНП следующие данные:

-количество членов экипажа;

-изменения в судовой роли (в соответствии с установленным порядком);

-количество пассажиров;

-судовые запасы (топливо, вода и т.п.);

-количество и вид груза;

-осадки носом и кормой.

3.3.12. Капитан судна, выходящего на ходовые испытания после ремонта, обязан представить в ИГНП следующие документы:

3.3.12.1. акт российского Морского Регистра Судоходства (Классификационного общества), разрешающий выход для проведения ходовых испытаний;

3.3.12.2. судовую роль, без штампа СКО;

3.3.12.3. дипломы и необходимые квалификационные документы командного состава и членов экипажа;

3.3.12.4. полный список специалистов, выходящих на данном судне на ходовые испытания.

3.3.13. Суда местного сообщения, следующие из порта в районы якорных мест (в порт из районов якорных мест), расположенных за комплексом защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, обязаны оформить отход в ИГНП и пройти пограничный контроль и таможенный досмотр.

4. СТОЯНКА СУДОВ В ПОРТУ.

4.1. Стоянка судов на рейде.

4.1.1. Для стоянки судов в порту установлены районы якорных стоянок №№1, 2, 3, 4, 5, 5А, 1А и 1Б, координаты которых указаны в Приложении №2 к настоящим Обязательным постановлениям.

4.1.2. Для якорной стоянки судов на акватории порта установлены рейды.

4.1.2.1. Рейд Угольной гавани, включающий:

4.1.2.1.1. Якорное место для кратковременной стоянки судов по согласованию с капитаном порта, длиной не более 260 м и осадкой не более 11,0 м.

4.1.2.1.2. Два якорных места для кратковременной стоянки судов длиной не более 155 м и осадкой не более 11,0 м.

4.1.2.1.3. Якорные места для сухогрузных речных судов (не более 6), расставляемых ПРДС.

4.1.2.2. Рейд Лесного мола, включающий:

4.1.2.2.1. Якорное место для кратковременной стоянки судов по согласованию с капитаном порта, длиной не более 260 м и осадкой не более 11,0 м.

4.1.2.2.2. Два якорных места для кратковременной стоянки судов длиной не более 155 м и осадкой не более 11,0 м.

4.1.2.2.3. Якорное место в районе Кривой дамбы, обозначенное тремя буйами и вехой, для речных судов (не более 6), расставляемых ПРДС.

4.1.2.3. Рейд Барочного бассейна, включающий:

4.1.2.3.1. Якорное место для кратковременной стоянки судна длиной не более 120 м и осадкой не более 11,0 м.

4.1.2.4. В Пассажирском бассейне Васильевского острова напротив причалов «А», «Б», «В» Морского вокзала:

4.1.2.4.1. Якорное место для кратковременной стоянки судна длиной не более 150 м и осадкой не более 9,0 м.

4.1.2.5. Рейд реки Большая Нева напротив причалов №№2, 3 и 4, включающий:

4.1.2.5.1. Якорное место для кратковременной стоянки судна длиной не более 170 м, с осадкой не более 9,8 м.

4.1.2.6. Рейд Северной верфи, включающий:

4.1.2.6.1. Якорное место для судов длиной не более 150 м, с осадкой не более 6,0 м.

4.1.2.7. Восточный Кронштадский рейд, включающий:

4.1.2.7.1. Два якорных места для судов длиной до 140 м, с осадкой не более 4,0 м.

4.1.2.8. Большой Кронштадтский рейд, включающий:

4.1.2.8.1. Якорное место для кратковременной стоянки судов длиной до 155 м, с осадкой не более 7,0 м.

4.1.2.8.2. Семь якорных мест для судов длиной до 140 м, с осадкой не более 4,0 м.

4.1.2.8.3. Два многофункциональных временных рейдовых терминала.

4.1.3. В ковше Южной дамбы в 4 кбт. к ESE от меридиана 30°05'35",0 за бровкой СПб МК с разрешения ПРДС допускается постановка на якорь судов типа «река-море».

4.1.4. В районе буев №№31 и 32 СПб МК имеются две якорные стоянки №№1А и 1Б.

Якорная стоянка №1А рассчитана на 17 судов длиной до 150 м, и предназначена преимущественно для выходящих из порта судов;

Якорная стоянка №1Б рассчитана на 11 судов длиной до 150 м, и предназначена преимущественно для входящих в порт судов.

4.1.5. Многофункциональный рейдовый перегрузочный комплекс, расположенный в районе пересечения фарватера №16-А с СПб МК, ограниченный прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш = 59° 57' 21",0 сев.	Д = 29° 51' 35",7 вост.
59 57 11,3	29 52 24,1
59 57 05,3	29 52 19,3
59 57 05,7	29 52 17,2
59 57 01,3	29 51 56,2
59 57 00,8	29 51 51,6
59 57 10,8	29 51 02,0
59 57 16,7	29 51 32,2

предназначен для временной стоянки на швартовных бочках крупнотоннажных танкеров.

4.1.6. Постановка судов заграничного плавания на рейдах акватории порта для пограничного контроля и таможенного досмотра производится только с разрешения капитана порта и при наличии согласования с ОКПП ФПС и таможней.

4.1.7. Постановка плавкранов, лихтеров и барж к борту судна, стоящего на рейде, осуществляется только с разрешения ПРДС и по согласованию с ОКПП ФПС.

4.1.8. Обеспечение судов, стоящих на рейде, кранцевой защитой выполняет стивидорная компания, обеспечивающая погрузочно-разгрузочные работы.

4.1.10. Капитаны судов, стоящих на якоре или находящихся в дрейфе в районе якорной стоянки №5, обязаны немедленно докладывать лоцману-оператору РЦ УДС о любых действиях, связанных с началом или окончанием движения судна и свое место.

4.2. Подготовка причалов к швартовке судов.

4.2.1. Ответственность за подготовку причалов к швартовным операциям несет владелец (арендатор) причала. В зимний период до подхода судна лед в причальной зоне должен быть взломан, припай льда отколот от причала буксирами или ледоколом за счет организации, арендующей и/или эксплуатирующей причал. О готовности причала к приему судна, представитель организации, арендующей и/или эксплуатирующей причал, должен сообщить в ИГНП за 1 час до подхода к нему судна.

4.2.2. Подготовка причалов производится в соответствии с разделом 4.2 «Общих правил...». Все причалы должны иметь соответствующие отбойные устройства. На кордонах причалов должны быть указаны границы, номера и длины причалов. Швартовные тумбы должны иметь нумерацию с указанием расстояния до соседних тумб. Ответственность за наличие отбойных устройств, поддержание маркировки причала, уборку мусора, снега, льда, посыпку зимой песком кордона причала несет организация, эксплуатирующая причал.

4.2.3. Точное место швартовки судна устанавливает представитель организации, эксплуатирующей причал, который должен быть на причале за 20 минут до подхода судна и согласовать с представителем ЦП ИГНП место, где должен находиться нос судна после швартовки.

4.2.4. При отсутствии, указанного в ст. 4.2.3 представителя организации, арендующей и/или эксплуатирующей причал, судно швартуется в любом безопасном месте причала.

В этом случае, при необходимости, изменение места стоянки судна (перестановка, перетяжка) производится по новой заявке на лоцмана, береговых швартовщиков и буксиры за счет организации, эксплуатирующей причал.

4.2.5. Судам, ошвартованным у причалов, запрещается оставлять отданные якоря на расстоянии более 20 метров от причала. Не отданные якоря надлежит держать полностью втянутыми в клюзы и закрепленными на ленточный и винтовой стопоры.

4.2.6. При вынужденной швартовке к причалу (поломка СЭУ, туман, несчастный случай), капитан судна должен немедленно проинформировать ПРДС.

4.3. Швартовка судов к причалам.

4.3.1. Швартовные операции в порту осуществляются круглосуточно. Заявку на услуги береговой швартовной бригады морские агенты обязаны подтвердить не менее чем за 2 часа до начала операции.

4.3.2. При швартовных операциях на причале обязаны находиться диспетчер грузового терминала или стивидор и швартовщики, при наличии на судне груза, опасного в пожарном отношении, пожарный инспектор.

4.3.3. На судне, к борту которого швартуется или от которого отшвартовывается другое судно, на время этих операций должны быть прекращены грузовые работы

Постановка лагом судна или плавсредства к борту другого судна осуществляется только с разрешения начальника смены ЦП ИГНП, с согласия капитана принимающего судна и, для судов под иностранным флагом, по согласованию с ОКПП ФПС.

При постановке лагом, общая ширина судов или плавсредства и судна, включая промежуток между ними, не должна превышать 40 метров. При превышении указанной величины такая постановка осуществляется только с разрешения капитана порта.

4.3.4. Для обеспечения сохранности причальных сооружений, скорость сближения судна с причалом к моменту его касания не должна превышать величин, указанных в таблице №1:

Таблица №1

Водоизмещение судна тонны	Предельная нормальная составляющая скорости судна, м/с
до 2 000	0,22
от 2 001 до 5 000	0,15
от 5 001 до 10 000	0,13
от 10 001 до 20 000	0,11
от 20 001 до 40 000	0.10
от 40 001 до 100 000	0.09

Угол между диаметральной плоскостью судна и линией кордона причала в момент касания причала не должен превышать 15 градусов для всех судов, кроме буксиров-кантовщиков, для которых угол подхода не должен превышать 20 градусов.

4.3.5. Борт швартовки судов к причалам определяется согласно Приложению №5 к настоящим Обязательным постановлениям (графа «Примечания»). К причалам, для которых борт швартовки не указан в Приложении №5, допускается швартовка любым бортом с разрешения ПРДС, по согласованию капитана судна с лоцманом.

4.3.6. Лицам, не участвующим в швартовных операциях, находиться в зоне швартовки судна запрещается.

4.4. Стоянка судов у причалов.

4.4.1. Стоянка судов в два корпуса допускается только с разрешения оператора причала, согласованного с ИГНП, и при согласии капитанов обоих судов.

4.4.2. Стоянка судов у причалов №№7, 17-32, 38, 41, 67-69, а также у причала №5 Акционерного общества открытого типа «Канонерский судоремонтный завод» (АООТ «КСЗ») разрешается только в один корпус.

4.4.3. Постановка плавкранов, перегружателей, бункеровщиков и иных плавсредств к борту судов, стоящих у указанных причалов, может быть разрешена в каждом конкретном случае ПРДС. Перечисленные плавсредства обязаны нести постоянно радиовахту на УКВ, канал 9 и по первому требованию ПРДС немедленно отойти от борта судна.

4.4.4 . ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

4.4.4.1. постановка любых плавсредств в Невских воротах;

4.4.4.2. стоянка судов более чем в два корпуса у причалов №№1, 2 АООТ «КСЗ»;

4.4.4.3. постановка к причалу №4 АООТ «КСЗ» судна, корпус которого будет выступать за линию кордона причала №5 АООТ «КСЗ»;

4.4.4.4. постановка к причалу №5 АООТ «КСЗ» судна, если у причалов №№18 и 19 ошвартованы крупнотоннажные морские суда, ширина которых 30 и более метров;

4.4.4.5. стоянка судов в два корпуса у причалов №№52 и 64 одновременно;

4.4.4.6. стоянка любых плавсредств в Масляном ковше (напротив причала №41) во время швартовных операций у причала №41.

4.4.5. Постановка судов к причалу №5 АООТ «КСЗ» для производства швартовных испытаний в каждом конкретном случае производится по предварительной заявке, подаваемой морским агентом в установленном порядке. По требованию ПРДС причал №5 АООТ «КСЗ» должен быть освобожден в кратчайший срок.

4.4.6. Суда типа «Ro-Ro» могут швартоваться к причалам №№83-87 и 101А кормой по технологии, утвержденной капитаном порта и уточненной на судне лоцманом с капитаном судна.

4.4.7. При стоянке у причалов №№17-32, трапы в целях предотвращения их повреждения, должны удерживаться на весу трапбалкой и не касаться причалов, а на причал с трапа должна быть подана сходня.

4.4.8. Капитаны судов, стоящих у причалов №№17-32, на время прохода других судов обязаны организовать усиленное наблюдение за швартовными тросами своих судов и держать их обтянутыми во избежание обрыва.

4.4.9. Запрещается крепление швартовных тросов за устройства причалов, не предназначенные для этих целей.

4.4.10. Если судно не выполняет требований администрации порта об освобождении причала, капитан судна (судовладелец) несет ответственность за возникшие в связи с этим фактически понесенные убытки.

4.5. Смена мест стоянки.

4.5.1. Перестановка судов в порту допускается при наличии на борту капитана или старшего помощника и лоцмана. Без лоцмана допускается перестановка только речных несамоходных судов вместимостью менее 500 и судов местного сообщения.

4.5.2. Перестановка судов заграничного плавания, стоящих у причалов или на рейде, предварительно должна быть согласована морским агентом с ОКПП ФПС и таможней.

4.5.3. Перетяжку судов вдоль причалов на швартовых разрешается производить при благоприятных метеоусловиях на расстояние не более 50 метров. При перетяжке судна на расстояние более 50 метров необходимо иметь СЭУ в готовности к работе, а необходимость использования буксиров и их количество определяются капитаном судна по согласованию с лоцманом. Повторная перетяжка судна в течение суток на расстояние не более 50 метров считается как перестановка.

4.5.4. Перетяжка вдоль причала на расстояние равное длине корпуса судна и более считается перестановкой и осуществляется только с приведенным к немедленному использованию СЭУ, буксирным обеспечением и лоцманским обслуживанием. Необходимое количество буксиров определяется капитаном судна по согласованию с лоцманом.

4.5.5. При перестановке в порту, на судне должны находиться в рабочем состоянии: главные двигатели, рулевое и якорное устройства. Перестановка судна длиной более 100 м с выведенными из эксплуатации СЭУ, рулевым и/или якорным устройствами выполняется только с письменного разрешения капитана порта.

4.5.6. На внутренней акватории порта, перестановка несамоходных судов и самоходных судов с выведенными из эксплуатации СЭУ, рулевым и/или якорным устройствами, разрешается при скорости ветра не более 10 м/с.

Перестановка самоходных плавкранов производится при скорости ветра не более 15 м/с.

4.5.7. Спуск судов со стапелей, отвод плавдоков от причалов, ввод судов в доки, вывод из них судов и других плавсредств, а также перестановки судов у причалов и бассейнов заводов, осуществляется с разрешения ПРДС.

Заявки на указанные операции, лоцманское обслуживание и буксирное обеспечение должны подаваться капитанами заводов в группу планирования ЦП ИГНП за 24 часа до планируемого срока начала операции и не позднее 12 часов предыдущих суток, и подтверждаться не менее чем за 2 часа до начала планируемой операции.

4.5.8. В случае задержки начала операции более чем на 30 минут, ЦП ИГНП или ПРДС вправе отменить ее и перенести на другое время.

4.6. Действия при шторме.

4.6.1. С получением штормового предупреждения, ЦП ИГНП немедленно передает его на суда, стоящие у причалов порта и на рейде, на УКВ каналах 9 и 16, или другими доступными способами.

4.6.2. В случае возникновения угрозы отрыва судна от причала капитан обязан заблаговременно заказать буксиры для удерживания судна на время заведения дополнительных швартовых тросов. После окончания крепления судна к причалу по штормовому, буксиры должны быть отпущены.

4.6.3. При получении от ЦП ИГНП прогноза о подъеме уровня воды в реке Нева более чем на 150 см над нулем Кронштадтского футштока, на судах должны быть приняты дополнительные меры по своевременному потравливанию швартовых тросов.

4.6.4. С получением штормового предупреждения об ожидаемом усилении ветра западного направления, суда местного сообщения и портового флота, стоящие у причалов №№1-7 Железной стенки, обязаны по согласованию с ПРДС, переменить место стоянки.

Владельцы несамходных судов, стоящих у Железной стенки, обязаны обеспечить безопасность своих судов.

4.6.5. При возникновении чрезвычайных обстоятельств (наводнения, штормовые ветры, пожары, аварии и т.п.), все российские суда со своими экипажами, находящиеся в порту, поступают в оперативное подчинение капитану порта и выполняют его распоряжения, отдаваемые через соответствующие службы (ЦП ИГНП, МСКЦ «СПБ»).

4.7. Зимовка и стоянка судов на приколе в порту.

4.7.1. Постановка судна в длительный отстой с выводом из эксплуатации производится в соответствии с требованиями п.п. 4.7.1-4.7.7 Общих правил с письменного разрешения капитана порта и по согласованию с пожарной охраной порта.

4.7.2. Каждое судно, поставленное на отстой, должно быть ошвартовано так, чтобы оно не препятствовало движению судов и грузовым операциям, и было укомплектовано достаточной командой, обеспечивающей безопасность его стоянки.

4.7.3. Зимовка и стоянка маломерных судов и плавсредств у причалов в порту допускается с разрешения владельцев или арендаторов причалов и под их контролем при выполнении требований статьи 2.6.13 настоящих Обязательных постановлений.

4.7.4. Судно, поставленное на зимовку в порту, должно отвечать природоохранным требованиям. Ответственность за экологическую безопасность возлагается на капитана судна и судовладельца.

4.8. Предотвращение загрязнения окружающей природной среды.

4.8.1. Суда, прибывающие в порт, должны соответствовать требованиям Международной конвенции МАРПОЛ 73/78 и Конвенции по охране Балтийского моря от загрязнения 1992 г.

4.8.2. Перед входом судна в зону действия СУДС и на весь период пребывания в ней, включая стоянку в порту, все клапаны, клинкеты и другие запорные устройства, ведущие к борту и через которые сбрасываются нефтесодержащие смеси, сточные воды и вредные вещества за борт (кроме танков изолированного балласта), должны быть закрыты и опломбированы.

4.8.3. Судам, находящимся на акватории порта (у причалов или на рейде), запрещается:

4.8.3.1. Сливать за борт любые загрязненные воды, в том числе и чистый балласт;
4.8.3.2. Выбрасывать за борт отходы любого рода;
4.8.3.3. Разводить открытый огонь и сжигать отходы любого рода на борту судна;
4.8.3.4. Осуществлять выброс вредных веществ в атмосферу с нарушением установленных нормативов.

4.8.3.5. Использовать судовые инсинераторы;
4.8.3.6. Производить работы по очистке и покраске корпусов судов, в том числе и подводную очистку;

Разрешается сброс изолированного балласта на акватории порта, если он принят в Балтийском или Северном морях. Балласт, принятый в других морях может быть сброшен по специальному разрешению уполномоченного на то государственного органа охраны окружающей среды, или после смены его (балласта) в открытом море на глубинах не менее 1000м., при подходе к Балтийскому морю, о чем должна быть сделана соответствующая запись в судовом журнале.

4.8.4. Нефтедержающие (ляльные) воды, нефтяные остатки, сточные воды и мусор сдаются на специальные портовые сборщики или (и), в случае необходимости, на специализированный автотранспорт.

4.8.5. Операции по очистке и мойке судовых грузовых и топливных танков осуществляются только нефtezачистными станциями по специализированной по типам судов технологии. Заявки судов на очистку и мойку судовых грузовых и топливных танков подаются через морских агентов в адрес нефtezачистных станций не позднее чем за 48 часов до готовности судна к операции.

4.8.6. Заявки судов на удаление загрязненных вод и сухих отходов должны подаваться капитанами судов через морских агентов. При этом заявки подаются с судов, оплачивающих в установленном порядке экологический сбор и находящихся на акватории порта в районах:

-от нижней кромки моста Лейтенанта Шмидта (включая Морской вокзал) до Золотых ворот, Многофункционального рейдового перегрузочного комплекса (в районе пересечения фарватера №16А и СПб МК)-диспетчеру ЗАО «Портовый флот» не позднее, чем за 24 часа до входа в порт по тел. 114-98-44;

-Василеостровского грузового района СПб речного порта-диспетчеру ОАО «Северо-Западный флот» не позднее, чем за 24 часа до входа в порт по тел. 313-82-50 и 312-68-94.

С судов, освобожденных от оплаты экологического сбора, прием судовых отходов производится по ставкам, утвержденным начальником МАП СПб.

4.8.7. Перед отходом судна из порта все остатки, образовавшиеся при эксплуатации, включая отходы из машинных отделений, сточные воды, мусор, определение которого дано в Приложении V к МАРПОЛ 73/78, и отходы, связанные с грузом, сброс которого в Балтийское море запрещен Конвенцией МАРПОЛ 73/78 и Конвенцией по охране Балтийского моря от загрязнения 1992 года. (ХЕЛКОМ 1992г.), должны быть сданы на приемные очистные сооружения. Допускается оставлять на борту судна незначительное количество отходов, сдача которых на приемные сооружения нецелесообразна. Незначительное количество по отношению к отходам из машинных отделений, означает не более 25 % объема танка, предназначенного для сбора отходов. Весь собранный и подготовленный к сдаче мусор, за исключением пищевых отходов, должен быть сдан. При сдаче судовых отходов запрещается их смешивание. Мусор, подлежащий сдаче, должен разделяться по видам и собираться в специально предназначенные для этого съемные устройства.

4.8.8. За чистоту причалов, территории и акватории, прилегающих к причалам, отвечают организации, эксплуатирующие причалы.

Запрещается сбрасывать с причалов в воду или на лед мусор, производственные и бытовые отходы, загрязненный снег и т.п. Технология очистки территории, причалов, пирсов от снега, производственных отходов и т.п. должна быть одобрена государственными органами экологического и санитарного контроля.

4.8.9. При погрузочно-разгрузочных работах с нефтепродуктами, производитель работ за свой счет обязан установить боновые ограждения и обеспечить дежурство средств, предусмотренных Планом ликвидации разливов нефтепродуктов, согласованным с контролирующими органами природоохраны.

Перегрузка нефтепродуктов осуществляется только при наличии разрешения Балтийской Специализированной морской инспекции.

4.8.10. В случае разлива нефти на акватории порта, принимаются меры к его ликвидации в соответствии с «Планом ликвидации аварийного разлива нефти» (план ЛАРН).

4.8.11. Информация о загрязнении акватории в зоне действия настоящих Обязательных постановлений должна передаваться:

4.8.11.1. с судов в МСКЦ-СПб на УКВ, канал вызова 13, позывной «Петербург радио-1», рабочий канал 71, резервные каналы: 24, 26 и 27;

4.8.11.2. администрациями береговых предприятий или физическими лицами-в МСКЦ по телефону: 327-41-46 или любыми доступными средствами.

4.8.12. В информации о загрязнении акватории по возможности должно быть сообщено:

4.8.12.1. время обнаружения разлива и его координаты;

4.8.12.2. погодные условия в районе разлива (состояние моря, скорость и направление ветра, видимость);

4.8.12.3. характер загрязнения и его протяженность;

4.8.12.4. предполагаемый источник загрязнения.

4.8.13. Использование для очистки акватории порта диспергентов без согласования с МАП Санкт-Петербург и разрешения государственных органов экологического и санитарного контроля запрещается.

4.8.14. Контроль, сбор, обработка и анализ информации о загрязнении окружающей природной среды в зоне действия настоящих Обязательных постановлений осуществляется отделом морских путей и экологии МАП СПб, телефон: 118-89-47.

4.8.15. За нарушения, следствием которых явилось загрязнение окружающей природной среды, виновные подвергаются штрафу и взысканию ущерба в соответствии с Законом РФ «Об охране окружающей природной среды» №7-ФЗ от 10.01.02г. Наложение штрафных санкций не освобождает виновную сторону от оплаты стоимости фактических расходов по ликвидации загрязнения окружающей природной среды.

4.9. Пользование средствами радио и проводной связи в порту.

4.9.1. Ведение радиопереговоров, не связанных с обеспечением безопасности мореплавания, на каналах: 9, 12, 16, 30 и 67 УКВ радиостанций запрещается. Суда, находящиеся у нетелефонизированных причалов порта и на рейдах, обязаны постоянно нести радиовахту на УКВ, каналах: 16 и 9, и канале 70 (ЦИВ).

4.9.2. Суда, занятые дноуглубительными работами (на ходу или стоящие на якорях), специальными работами (ремонт, прокладка, подъем кабелей, трубопроводов и т.п.), гидрографическими и водолазными работами, обязаны нести постоянно радиовахту на УКВ, канал 9.

4.9.3. При плавании судов под проводкой ледоколов для связи внутри каравана, а также для связи с буксирами при швартовых и буксировочных операциях используются УКВ, каналы 6 и 8.

4.9.4. Каналы радиосвязи, позывные подразделений и служб порта приведены в таблице №2

Таблица №2

Адресат	Позывной	Канал вызова	Рабочий канал	Резервный канал
ГГИ - Начальник смены ЦП ИГНП	Петербург радио - 5	9	9	67
МСКЦ «СПб»	Петербург радио - 1	16, 70 (ЦИВ)	71	24, 26, 27

ПРДС	Петербург радио - 17	9	9	67
РЦ УДС	Петродворец радио - 9	12, 9, 16	12	73, 67, 30
Диспетчер-координатор лоцманской службы	Петербург радио-21	67	67	9
Лоцманское судно	Петербург-лоцман	9, 16	9	67
Диспетчер ЗАО «Портовый флот»	Петербург радио - 6	14	14	
ОД ОВР	Загар	11		
ИГН МАП СПб по г. Ломоносов	Ломоносов радио - 1	9	67	
ИГН МАП СПб по г. Кронштадт	Кронштадт радио - 1	9	67	
Санкт-Петербургский морской рыбный порт	Петербург - 31	10	10	
ЗАО «ПерСтиКо»	Петербург - 92	74	74	
БУС ГБУ «Волго-Балт», Санкт-Петербург	Петербург - 72	23, 84	23, 84	
Капитан ГУП «Адмиралтейские верфи»	Петербург радио - 81	37	37	
Ледокол «Капитан Сорокин» спутниковая станция ИНМАРСАТ - С	л/к «Капитан Сорокин» MMSI 273136100 MID 427300728	16	9, 6, 8	
Ледокол «Капитан Измайлов» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ - С	Л/к «Капитан Измайлов» MMSI 273126000 MID 427300192	16	9, 6, 8	
Ледокол «Семен Дежнев» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ - С	Л/к «Семен Дежнев» MMSI 273123000 MID 427300146	16	9, 6, 8	
Ледокол «Иван Крузенштерн» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ - С	Л/к «Иван Крузенштерн» MMSI 273124000 MID 427300147	16	9, 6, 8	
Ледокол «Мудьюг» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ - С	Л/к «Мудьюг» MMSI 273910100 MID 427300582	16	9, 6, 8	
ДГУП ББАСУ «Балтийские буксиры»	Петербург радио - 12	71	71, 6, 8	

5. ГРУЗОВЫЕ И ПАССАЖИРСКИЕ ОПЕРАЦИИ В ПОРТУ

5.1. Грузовые операции в порту.

5.1.1. Погрузочно-разгрузочные операции в порту осуществляются стивидорными компаниями, лицензированными должным образом.

5.1.2. Ввоз на территорию порта и вывоз с территории порта грузов и материалов, въезд и выезд автотранспорта осуществляются по пропускам установленного образца.

Ввоз на территорию порта опасных грузов 6 и 7 классов согласно Международному кодексу морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) разрешается только после согласования с Северо-западным региональным центром Госсанэпиднадзора на транспорте.

5.1.3. Все грузовые работы при ветре свыше 15 м/с запрещаются.

5.1.4. Все грузовые операции у причалов порта, связанные с переработкой опасных грузов, должны предварительно согласовываться с пожарной инспекцией и ИГНП и производиться в строгом соответствии с требованиями МКМПОГ и «Санитарных правил для морских и речных портов Российской Федерации».

5.1.5. В течение всей стоянки у причалов суда с опасными грузами на борту обязаны держать судовые машины в постоянной готовности, количество экипажа на борту судна должно обеспечить немедленный отход его от причала с помощью своей машины и буксиров.

5.1.6. При усилении ветра или подъеме уровня воды в реке Нева необходимо постоянно контролировать продольные и вертикальные колебания судна относительно причала и при угрозе обрыва грузовых стендеров прекратить грузовые операции и отсоединить их.

Капитан судна лично определяет тот момент, когда под воздействием внешних условий дальнейшая погрузка (выгрузка) является опасной и, во избежание повреждения стендера, последний необходимо отсоединить.

5.1.7. На период грузовых операций танкеров, стоящих у причалов в порту или на рейде, ИГНП контролирует выполнение требований плана ЛАРН (постоянное буксирное обеспечение судов нефтемусоросборщиков, находящихся в немедленной готовности к действию).

5.1.8. В процессе грузовых операций на судне запрещается производство любых ремонтных и покрасочных работ на открытых палубах и за бортом, и зачистка грузовых помещений в зоне грузовых работ.

5.1.9. О всех случаях падения груза за борт судна или с причала на акватории порта капитан судна и диспетчеры стивидорных компаний обязаны немедленно известить ИГНП.

5.1.10. С окончанием грузовых операций судно должно в возможно короткий срок оформить отход и отойти от причала.

5.2. Пассажирские операции в порту.

5.2.1. Посадка пассажиров на суда и высадка пассажиров с судов осуществляются на причалах Морского вокзала, плавпричалах: Английской набережной, набережной Лейтенанта Шмидта, а также на причалах №№29-34 (на круизные суда длиной более 200 метров).

5.2.2. Ответственность за безопасную посадку и высадку пассажиров, учет их количества и порядок на пассажирских причалах несут арендаторы причалов и капитаны судов.

6. САНИТАРНО-КАРАНТИННЫЙ РЕЖИМ В ПОРТУ

6.1. Капитан судна, следующего в порт, имеющий подозрение на наличие инфекционных больных на борту, обязан, при подходе к зоне действия СУДС, сообщить об этом по радио в ИГНП и через морского агента в СКО порта и далее, по указанию СУДС и ИГНП, стать на якорь в указанном месте якорной стоянки.

6.2. При отсутствии больных судно, прибывшее в порт, поднимает флаг «Q» (КЭБЭК) по Международному своду сигналов (МСС-65) и держит его до окончания санитарно-карантинного досмотра.

6.3. Санитарно-карантинный досмотр предшествует всем видам досмотров. До окончания санитарно-карантинного досмотра судна и предоставления ему свободной практики никто, кроме лоцмана, не имеет права входа на судно или схода с него.

6.4. Грузовые операции с грузами растительного происхождения производятся с разрешения и под контролем органов фитосанитарного контроля порта. Вынос с судна компонентов грузов, отнесенных фитосанитарным надзором к заразным, запрещается.

6.5. Перевозка животных на судах без разрешения органов ветеринарного надзора запрещается. Грузовые операции с грузами, подконтрольными ветеринарному надзору, осуществляются с разрешения пограничного контрольного ветеринарного пункта. Без его разрешения вынос с судна на берег мясопродуктов, всех видов животных и птиц запрещается.

6.6. Для предупреждения перехода крыс с судна на берег и обратно, на судах, стоящих у причалов порта, должны приниматься следующие обязательные меры:

6.6.1. швартовы должны быть защищены металлическими противокрысиными щитами на весь период стоянки судна у причала;

6.6.2. в ночное время, при отсутствии погрузочно-разгрузочных работ, трапы должны быть приподняты над причалом;

6.6.3. в ночное время трапы и сетки под трапами, предохраняющие людей от падения в воду, должны быть освещены.

6.7. В случае обнаружения на борту грызунов, судно подвергается дератизации, независимо от наличия действующих документов об освобождении от дератизации.

7. БЕЗОПАСНОСТЬ И СОХРАННОСТЬ СООРУЖЕНИЙ НА АКВАТОРИИ И ТЕРРИТОРИИ ПОРТА.

7.1. О порядке, охране и движении на территории порта.

7.1.1. Территория и акватория порта в установленных границах являются режимной зоной и находятся под контролем подразделений ФПС и таможни, пропускной режим осуществляется в соответствии со специальной инструкцией.

7.1.2. Для иностранных судов и судов под иностранным флагом с российскими экипажами в порту в обязательном порядке выделяются вочманы. Вочманское обслуживание в порту платное.

7.1.3. Поддержание порядка на территориях грузовых районов и на причалах осуществляют арендаторы причалов.

7.1.4. Открытые площадки, на которых размещаются грузы, подлежащие сдаче под охрану соответствующей Службе безопасности, должны иметь необходимую освещенность и ограждение.

7.1.5. Вход посторонних лиц и въезд автотранспорта на территорию порта разрешается по пропускам, соответствующих грузовых районов, выдаваемым в бюро пропусков по заявкам стивидорных компаний или организаций, арендующих причалы.

7.1.6. Вход и выход на территорию (с территории) порта членов экипажей российских судов и членов их семей осуществляется по документам, удостоверяющим личность (паспорту моряка или удостоверению личности), на основании судовой роли и списков, подписанных капитаном судна и заверенных судовой печатью.

7.1.7. Вход и выход членов экипажей иностранных судов, стоящих в порту, разрешается только по специальным пропускам, выданным ОКПП ФПС. При утрате пропуска виновные подвергаются штрафу.

Посещение иностранных судов гражданами, не входящими в состав экипажей и представителями сторонних организаций, организует капитан судна по согласованию с ОКПП ФПС через морских агентов.

7.1.8. Маршруты и скорости транспортных средств на территории порта определяются дорожными знаками и указателями. Движение пешеходов по территории порта разрешается в соответствии с указателями только по пешеходным дорожкам. Движение в опасных зонах или зонах проведения грузовых работ запрещается всем лицам, не связанным с проведением работ.

7.1.9. Операторы причалов обязаны обеспечить беспрепятственный проезд автотранспорта ИГНП, подход катеров МАП и пропуск их сотрудников по служебным удостоверениям к судам, стоящим у причалов порта.

7.1.10. Подключение (отключение) судна к (от) береговой электрической и телефонной сети производится только специализированными службами арендаторов (владельцев) причалов.

7.1.11. Выход на лед с судов, причалов и береговых откосов запрещен.

7.2. Противопожарный режим в порту.

7.2.1. Контроль за организацией противопожарного режима на судах и соблюдением правил противопожарной безопасности в порту осуществляет Морская пожарная инспекция.

7.2.2. На всех участках и объектах порта, организациями арендующими или эксплуатирующими причалы, склады, строения и т.д. должны быть установлены запрещающие знаки на русском и английском языках: «Не курить», «Огнеопасно», «Не применять открытого огня» и т.д., а также разрешающие: «Место для курения» в установленных для этого местах. В местах, отведенных для курения, должны быть установлены бочки с водой и скамейки.

7.2.3. Складирование груза на расстояниях менее 2-х метров от железнодорожных путей, менее 3-х метров от линий кордонов причалов и менее 4-х метров от складских помещений запрещается.

7.2.4. Все лица, находящиеся на территории порта, обязаны соблюдать правила пожарной безопасности, а при обнаружении очага пожара немедленно объявить пожарную тревогу с помощью штатных пожарных извещателей или сообщить по телефону 01 в пожарную охрану. За подачу ложных сигналов виновные привлекаются к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации. Лица, допустившие нарушение правил пожарной безопасности в порту или на судне, несут ответственность в установленном российским законодательством порядке.

7.2.5. На всех судах, стоящих в порту, должны быть вывешены на видном месте стояночное расписание по тревогам и указатель расположения ближайшего телефона.

7.2.6. Выполнение огневых работ на судах, стоящих в порту, и на береговых объектах порта допускается после оформления наряда-допуска, согласованного с Морской пожарной инспекцией.

7.2.7. В случае разлива нефти на акватории порта и в других районах где осуществляется перевалка нефтепродуктов, грузовые работы на всех танкерах, стоящих у нефтехричалов, должны быть немедленно прекращены, должна быть объявлена общесудовая тревога, с приведением в готовность к немедленному действию пенотушения и всех противопожарных средств, начата уборка разлитой нефти (с палубы экипажем судна, а с акватории порта нефтемусоросборщиками). Грузовые работы возобновляются с разрешения морской пожарной инспекции.

7.2.8. Бункеровка судов, занятых грузовыми операциями с огнеопасными грузами, запрещается.

7.3. О строительстве, эксплуатации и сохранности сооружений порта.

7.3.1. Строительство гидротехнических сооружений, перегрузочных комплексов, производство дноуглубительных и иных видов работ на акватории и территории порта, в том числе и изменяющих навигационную обстановку или каким-либо образом влияющих на безопасность мореплавания, допускаются только по планам, согласованным с МАП СПб, и в соответствии с проектной документацией, согласованной с контролирующими природоохранными органами независимо от того, кто выступает заказчиком работ и является владельцем или арендатором объекта.

7.3.2. Сооружения, находящиеся на территории и акватории порта, должны иметь технические паспорта..

7.3.3. Организации и лица, производившие на акватории и территории порта строительные или иные виды работ, изменяющие навигационную обстановку или каким-либо образом влияющие на безопасность мореплавания, обязаны представить капитану порта материалы, необходимые для объявления в извещениях мореплавателям и корректуры навигационных морских карт, руководств и пособий для плавания, сразу после завершения работ.

7.3.4. Капитан судна, повредившего гидротехническое сооружение, средство навигационного оборудования, причал или его отбойные устройства обязан немедленно сообщить об этом в ЦП ИГНП. Повреждение оформляется актом, составляемым представителями: отдела управления госимуществом, отдела ремонта и капитального строительства МАП, инспектором ИГНП, капитаном судна, лоцманом и представителем оператора причала (стивидорной компании).

7.3.5. Установка и работа земснарядов на акватории порта производится после согласования плана работ с ИГНП. При согласовании плана багермейстер предъявляет капитану порта схему расположения рабочих тросов и якорей.

7.3.6. Затонувшее на акватории порта судно или обнаруженное подводное препятствие, представляющее опасность для мореплавания, должны быть подняты в срок, установленный капитаном порта.

7.3.7. Владельцы кабельных (трубных) переходов обязаны обозначить места их залегания предупредительными знаками. Кабели (трубопроводы) должны быть заглублены в грунт не менее чем на 2 метра.

7.3.8. Судам, стоящим у причалов порта, работать винтами разрешается только для проворачивания винтов на минимальных оборотах для прогрева главных двигателей перед отходом от причала.

7.3.9. Подъездные железнодорожные пути, расположенные на территории порта и ведущие к складам, принадлежащим порту и эксплуатируемым им, очищают от мусора, снега и льда владельцы (арендаторы) складов.

8. МОРСКОЙ СПАСАТЕЛЬНО-КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

8.1. Морской спасательно-координационный центр «Санкт-Петербург» (МСКЦ) осуществляет организацию и координацию действий спасательных служб федеральных органов исполнительной власти РФ и иностранных государств для оказания помощи судам, терпящим бедствие в восточной части Финского залива, а также при поиске и спасении людей, терпящих бедствие на море, и является подразделением Морской администрации порта Санкт-Петербург.

8.2. МСКЦ «СПб» расположен в районе причала №41. Связь с МСКЦ осуществляется:
-на УКВ, канал №16, позывной «Петербург радио-1», рабочий канал №71, резервные каналы: №№24, 26 и 27;

-70 (ЦИВ) MMSI 002733700;

-по телефонам: (812) 327- 41-46; 327-41-47; 259-89-95.

-факс: (812) 327-41-46;

-телекс: 121512 RCC.RU;

-телефон INMARSAT MINI M: 761319893. E-mail: mrcc@mail.pasp.ru.

Капитан порта Санкт-Петербург

Паринов П. П.

Районы якорных стоянок.**В Невской губе:**

Район якорной стоянки №1 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1). Ш = 59°53',77 сев. | Д = 29°55',07 вост. |
| 2). Ш = 59 54 ,46 | Д = 29 55, 15 |
| 3). Ш = 59 54 ,16 | Д = 29 57, 02 |
| 4). Ш = 59 53 ,80 | Д = 29 55, 87 |

Примечание. Якорная стоянка предназначена для судов гражданских ведомств РФ. Наименьшая глубина 2,6 м, грунт-ил, песок.

Район якорной стоянки №1А ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1). Ш = 59°54',67 сев. | Д = 29°57',12 вост. |
| 2). Ш = 59 55, 97 сев. | Д = 29 55, 97 |
| 3). Ш = 59 55, 55 сев. | Д = 29 58, 12 |
| 4). Ш = 59 54, 66 сев. | Д = 29 57, 73 |

Примечание. Якорная стоянка предназначена для судов типа «река-море», идущих в порт (порядок использования района определяется начальником смены ИГНП), рассчитана на 11 судов длиной до 150 м и предназначена преимущественно для входящих в порт судов. Наименьшая глубина 3,9 м, грунт-ил, песок, галька.

Район якорной стоянки №1Б ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1). Ш = 59°55',88 сев. | Д = 29°58',15 вост. |
| 2). Ш = 59 57, 07 сев. | Д = 29 57, 54 вост. |
| 3). Ш = 59 56, 73 сев. | Д = 30 00, 20 вост. |
| 4). Ш = 59 55, 65 сев. | Д = 29 59, 30 вост. |

Примечание. Якорная стоянка предназначена для судов типа «река-море», идущих из порта (порядок использования района определяется начальником смены ИГНП), рассчитана на 17 судов длиной до 150 м, и предназначена преимущественно для выходящих из порта судов; Наименьшая глубина 3,9 м, грунт-ил, песок, галька.

На Восточном Кронштадтском рейде:

Район якорной стоянки №2 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. 59°58',00 сев. | 29° 47',61 вост. |
| 2. 59 58 ,22 сев. | 29 48, 00 вост. |
| 3. 59 58 ,07 сев. | 29 48 ,10 вост. |
| 4. 59 57 ,98 сев. | 29 47 ,70 вост. |

Примечание. Якорная стоянка предназначена для кораблей и судов обеспечения ВМФ РФ, судов гражданских ведомств РФ. Наименьшая глубина 5 м, грунт-мелкий песок, ил.

На Большом Кронштадтском рейде:

Район якорной стоянки №3 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

1. 59°59',10 сев. 29°42',13 вост.
2. 59 59 ,03 сев. 29 42 ,57 вост.
3. 59 59 ,01 сев. 29 44 ,12 вост.
4. 59 58 ,85 сев. 29 44 ,50 вост.
5. 59 58 ,73 сев. 29 42 ,70 вост.
6. 59 58 ,75 сев. 29 41 ,87 авост

Примечание. Якорная стоянка предназначена для любых судов.

Наименьшая глубина 7,2 м, грунт-глина, ил.

На Красногорском рейде:

Район якорной стоянки №4 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

1. 60°01',85 сев. 29°23',25 вост.
2. 60 02 ,50 сев. 29 23 ,25 вост.
3. 60 02 ,50 сев. 29 25 ,15 вост.
4. 60 01 ,85 сев. 29 25 ,15 вост.

Примечание. Якорная стоянка предназначена для иностранных судов и судов гражданских ведомств РФ.

Наименьшая глубина 23,5 м, грунт-ил, песок.

В северо-восточной части Финского залива:

Район якорной стоянки №5 расположен к юго-востоку от мыса Флотский и ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

1. 60°07',85 сев. 29°15',80 вост.
2. 60 07 ,85 сев. 29 20 ,00 вост.
3. 60 07 ,35 сев. 29 20 ,00 вост.
4. 60 07 ,35 сев. 29 15 ,80 вост.

Примечание. Якорная стоянка временно не предназначена для судов торгового мореплавания, а только для кораблей и судов обеспечения ВМФ РФ.

Наименьшая глубина 26 м, грунт-ил, песок.

Район якорной стоянки №5А расположен к юго-западу от мыса Песочный и ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

1. 60°05',30 сев. 29°19',50 вост.
2. 60 06 ,70 сев. 29 19 ,50 вост.
3. 60 06 ,70 сев. 29 25 ,15 вост.
4. 60 05,30 сев. 29 25,15 вост.

Примечание: Якорная стоянка предназначена для стоянки любых судов. Наименьшая глубина 25 м, грунт-песок.

ИНСТРУКЦИЯ**по подаче и оформлению заявок на включение в суточный график движения судов в порту Санкт-Петербург.**

1. Заявки подаются в письменном виде по установленной форме непосредственно в Группу планирования ЦП ИГНП или направляются по факсу: 251-81-74 в период с 08.00 до 12.00 за сутки до планируемых действий. После передачи заявки (факса) морской агент обязан перезвонить по телефону: 259-80-25 и убедиться в том, что она принята. Действие графика начинается в 15.00 текущих суток и заканчивается в 15.00 следующих суток.

Заявки принимаются только от морских агентов. В порядке исключения допускается подача заявок судовладельцами и стивидорными компаниями, однако каждая операция с судном должна быть обязательно подтверждена морским агентом.

2. Номера причалов в заявке или названия рейдов должны быть предварительно согласованы с владельцами или арендаторами причалов (либо рейдов).

3. Указывается: наличие опасного груза, второго российского порта захода.

4. Категория ледового усиления, материал, из которых изготовлены гребные винты и мощность судовых машин сообщаются в период начала ледовой навигации.

5. Корректурa даты, времени подхода (отхода) судна, перешвартовки, названия рейда или номера причала, потребность в которой возникает в нерабочее время, до начала действия СГДС, подается как дополнительная заявка Главному государственному инспектору (ГГИ)-начальнику смены ЦП ИГНП в письменном виде, непосредственно, либо по факсу: 327-41-95.

Дополнительные заявки принимаются к исполнению только при наличии возможности и, если это не ведет к срыву СГДС.

6. В случаях задержки прихода (отхода) или перешвартовки более чем на 2 часа судно из СГДС исключается. Последующие действия определяются дополнительной заявкой морского агента при наличии возможности (свободный канал, наличие лоцмана, погодные условия и т.п.) и если это не ведет к срыву выполнения действующего СГДС.

7. Отсутствие одного из реквизитов в заявке является основанием для отказа от включения в СГДС.

Указание в заявке ориентировочного времени предстоящей операции с судном (например: днем, утром и т.п.) не допускается.

**Форма заявки на включение в суточный график движения судов
(СГДС) в морском торговом порту Санкт-Петербург**

																			Название судна
																			Тип судна
																			Флаг
																			Судовладелец
																			В грузу, в балласте (+;-)
																			Длина, ширина, высота борта максимальная осадка
																			Дата и время подхода к СПб приемному бую или начало движения от СПб приемного бую или время подхода к кромке льда (нужное подчеркнуть)
																			№ причала с указанием борта (или рейда)
																			Дата и время отхода, №причала или рейда
																			Дата и время перешвартовки. Откуда и куда. №причала или рейда
																			Название швартовой бригады
																			Разводка вверх (Откуда - Куда)
																			Категория ледового усиления
																			Мощность машин
																			Материал, из которого изготовлен гребной винт
																			Примечание

НОМЕРА ОСНОВНЫХ ТЕЛЕФОНОВ
Морской администрации порта Санкт-Петербург

№ комн.	Должность	Фамилия И. О.	Телефоны
1	2	3	4
211а	Начальник МАП СПб	Баталин Геннадий Алексеевич	327-40-50; 114-97-36; 118-89-51
106	1-й зам. - капитан порта	Паринов Петр Петрович	251-02-90; 251-98-74; 114-92-64; 118-89-64
207а	Зам. нач. МАП СПб	Михов Юрий Николаевич	327-40-22; 118-89-22
201а	Главный инженер МАП СПб	Николаев Виктор Алексеевич	327-40-23; 118-89-42
Служба капитана порта			
104	Зам. кап. порта	Глухов Александр Федорович	251-98-74; 118-89-74
103	Зам. кап. порта	Карпенко Александр Гаврилович	324-57-40
108	Зам. кап. порта	Мухаров Анатолий Максимович	251-40-06; 118-89-06
108	Старший государственный инспектор	Вахлялин Николай Николаевич	324-57-42
102	Капитан по ледовым операциям	Кудрявцев Олег Михайлович	118-89-34
	Дипломный отдел		118-89-73
	Паспортный отдел		118-89-97
здание причала № 41	Главный государственный инспектор-начальник смены ЦП ИГНП		118-89-48
-«-	Старший государственный инспектор- зам.начальника смены ЦП ИГНП		327-41-95
-«-	Группа планирования СГДС		259-80-25
-«-	ПРДС		327-41-20; 380-70-58
-«-	Главные государственные инспекторы по Парижскому меморандуму		327-40-19; 327-41-94
МСКЦ «СПб»			
-«-	Начальник МСКЦ «СПб»	Белов Леонид Николаевич	327-41-45; 118-89-45
	Дежурный координатор поиска и спасания МСКЦ «СПб»		327-41-46; 327-41-47; 118-89-95
1, 2	Пост ИГН		324-57-42; 324-57-43

районы			
3-й район	Пост ИГН		183-72-76
4-й район	Пост ИГН		183-79-25
В.О.	Пост ИГН		323-66-89
наб. Л-та Шмидта	Пост ИГН		328-27-53
Р Ц У Д С			
Старый Петергоф	И. О. начальника	Готовчиц Иван Константинович	380-70-78
	Дежурные лоцманы-операторы РЦ УДС Телекс		380-70-81; 380-70-83 427-97-07
ИГН МАП СПб по г. Ломоносов			
г.Ломоносов	Заместитель капитана порта СПб	Терентьев Олег Валентинович	422-82-15
	Старший государственный инспектор		422-49-57
ИГН МАП СПб по г. Кронштадт			
г.Кронштадт	Заместитель капитана порта СПб	Стрельцов Александр Сергеевич	236-55-00
-«-	Старший государственный инспектор		236-55-00
Отдел морских путей и экологии			
212	Начальник отдела	Суворов Василий Васильевич	118-89-54
Т Е Л Е Ф А К С Ы			
210	Канцелярия		327-40-20
101	Капитан порта СПб		327-40-21
207	Зам. нач. МАП СПб		251-50-82
201а	Главный инженер МАП СПб		327-40-23
здание пр. №41	Группа планирования ИГНП		251-81-74
-«-	Главный государственный инспектор-начальник смены ЦП ИГНП		327-41-95
Старый Петергоф	РЦ УДС		427-97-07
здание пр. №41	МСКЦ «СПб»		327-41-46
-«-	Главные государственные инспекторы по Парижскому меморандуму		327-40-19
3-й район	Пост ИГНП 3-го района		183-72-76
В.О.	Пост ИГНП на В.О.		355-13-01
ИГН МАП СПб	г. Ломоносов		422-49-54
ИГН МАП СПб	г. Кронштадт		236-38-60

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«...» июля 2003г.

№ КП-

Об объявлении допустимых осадок судов на каналах, фарватерах, рейдовых стоянках и у причалов на акватории порта Санкт-Петербург

По состоянию на 15 июля 2003 года устанавливаются следующие объявленные осадки судов на каналах, фарватерах, рейдовых стоянках и у причалов морского торгового порта Санкт-Петербург (в метрах), с учетом глубин, приведенных к нулю Кронштадтского футштока:

- | | |
|--|-------|
| 1. Кронштадтский Корабельный фарватер: | |
| ■ от СПб приемного буя осевого до буюв №№ 23 и 24 СПб МК | 11,0 |
| 2. Санкт-Петербургский морской канал: | |
| ■ от буюв №№23 и24 до юго-западной оконечности причала №32 | 11,0; |
| ■ от юго-западной оконечности причала № 32 до юго-западной оконечности причала №29 | 10,2; |
| ■ от юго-западной оконечности причала №29 до юго-западной оконечности причала №18 | 9,3; |
| ■ от северо-восточной оконечности причала №18 до восточного угла причала№1 | 8,5; |
| от восточного угла причала№1 до нижней по течению кромки моста Лейтенанта Шмидта | 8,1 |
| 3. Река Малая Нева от нижней кромки Тучкова моста до поворота на Петровский канал и фарватер №11 до пересечения с СПб МК | 4,2; |
| 4. Ломоносовский канал (фарватер №7) | 6,0; |
| 5. Операционная зона Угольной гавани (за исключением зон швартовки у причалов) до траверза южной оконечности причала №101-В | 11,0; |
| 6. Операционная зона Рейда Лесного мола, распространяющаяся до траверза юго-восточной оконечности причала №71, | 11,0 |
| 7. Операционная зона Барочного бассейна, распространяющаяся от Рейда Лесного мола до причалов №№42,43 за исключением зоны швартовки у причалов №№35-41 | 11,0 |
| 8. Вход в Восточный бассейн | 7,0; |
| 9. Вход на станцию размагничивания завода «Северная верфь» | 7,0; |
| 10. Операционная зона Новой Канонерской гавани | |
| ■ от входа в гавань до доков №№1,2 и 4 | 7,0 |
| ■ от входа в гавань до дока №5 | 8,8; |
| 11. Канал Пассажирского бассейна | 9,0; |
| 12. Канал Корабельного фарватера от створа о.Белый до пересечения с фарватером №11 | 3,5; |
| 13. Операционная зона Большой Турухтанной гавани от входа в гавань до траверза причала ЖБ-1 | 8,4 |
| 14. Участок (по навигац. оповещению №42 от 14.06.02г.) Второго (западного) канала гавани базы Литке | 4,9 |
| 15. Подходной канал к гавани пос. Стрельна и участок акватории гавани по распоряжению №КП-54 от 26.05.03г. | 2,5 |

16.

№№ причалов	Длина (м)	Объявленная осадка судна (м)	Примечания (борт швартовки и т.д.)
Морской порт СПб			
1	175,0	9,3	правый борт
2 исключая 10м.участок, примыкающий к пр. №1	175,0	9,8	правый борт
3	165,0	9,8	правый борт
4 исключая 15м. участок, примыкающий к пр. №3	150,0	9,8	правый борт
5	150,0	9,8	правый борт
6	150,0	9,3	правый борт
7	173,0	9,8	правый борт
8 исключая 20м. участок, примыкающий к берегоукреплению головы Невских ворот	130,0	6,6	
9 исключая участок 35м., примыкающий к пр №10 участок 35м., примыкающий к пр №10	130,0	6,9 6,5	
10	100,0	4,8	
11	пирс	5,5	
12 (исключая участок 20 м, примыкающий к берегоукреплению восточной стенки ковша)	100,0	4,2	
13	130,0	4,5	правый борт
14	130,0	4,5	правый борт
15 исключая 10м участок, примыкающий к пр. №14	132,5	9,5	правый борт
16	132,5	9,8	правый борт
17	175,0	9,4	правый борт
18	175,0	9,3	правый борт
19	175,0	9,8	правый борт
20	175,0	9,8	правый борт
21	175,0	9,8	правый борт
22	175,0	9,8	правый борт
23	277,7	9,8	правый борт
25	52,0	6,2	правый борт
26	42,0	6,3	правый борт
27	81,0	9,0	правый борт
28	палы	6,2	отстой
29 исключая участок 10м,	241,83	10,3	

примыкающий к пр. №28				
30		250,4	10,2	
32		233,0	10,4	
33		217,0	9,5	
34 исключая участок 15м, примыкающий к пр. №33		175,0	11,0	
35		175,0	10,6	
36		175,0	10,8	
37		106,0	10,5	
38		175,0	10,8	
39		175,0	10,9	
40		175,0	9,7	
41 исключая участок 20м от северной оконечности причала		175,0	9,3	левый борт
42		143,0	11,0	
43		159,0	11,0	
49-50		палы	6,0	отстой судов
52 (СЗРП)		палы	4,6	отстой судов
56		139,0	7,0	
57		127,0	7,0	
58 исключая участок 40м, примыкающий к берегоукреплению на северо-восточной оконечности причала		170,0	4,2	левый борт
60		150,0	6,7	правый борт
61		150,0	7,0	
62		150,0	7,0	
63		150,0	7,0	
64	исключая участок 60м, примыкающий к пр. №65	150,0	7,0	
	на участке 60м, примыкающему к пр. №65		6,2	
67		160,0	7,6	правый борт длина судна не более 160м.
68 на участке 69м. примыкающем к пр. №67 на участке 34 м. примыкающем к пр. №69 на остальном протяжении причала		175,0	6,2 6,0 -	временный отстой судов, правила отстоя в соответствии с приказом №МА- 146 от 20.03.03г. суда не швартовать
69		175,0	6,0	временный отстой судов, правила отстоя в соответствии с приказом №МА-

			146 от 20.03.03г.
70	137,0	6,5	временный отстой судов, правила отстоя в соответствии с приказом №МА-146 от 20.03.03г.
71	213,0	11,0	
72	175,0	11,0	
73	175,0	11,0	
74	175,0	11,0	
82	168,0	2,6	
83	245,0	9,0	
84	110,0	7,5	
исключая восточный участок 38м. на восточном участке 38м.		7,2	
85	185,0	11,0	
86	175,0	11,0	
87	175,0	11,0	
101-А	189,0	9,8	
101-Б	257,0	11,0	
101-В	исключая 20м участок, примыкающий к Рыбному порту	220,0	11,0
	на участке 20м, примыкающему к Рыбному порту		8,5
102	176,0	10,7	10,2 (в период зимней навигации)
102-а	131,0	9,7	
103	184,4	10,0	
105	-	-	в связи с выводом из аренды и строительством причала №106
107	265,0 исключая участок шириной 15 м. от северо-западного угла причала	11,0	подход к причалу разрешается с востока и юго-востока, швартовка судов только левым бортом. Проход через охранную зону дюкера шириной 40м и длиной 100м, расположенную в 30м параллельно линии кордона причала от северо-западного угла

				причала разрешается с осадкой 8,3м.
Многофункциональный рейдовый комплекс в районе пересечения фарватера №16А с Санкт-Петербургским морским каналом		танкер-накоп.	10,9	при выполнении п.17 данного распоряжения.
		танкер-отвозчик	10.9	
		танкер-подвозчик типа «река-море»	4.0	
Санкт-Петербургский нефтяной терминал				
112	Участок А	117.5м. от северо-восточного угла причала	11.0	левый борт, допускается постановка к причалу судов длиной до 187м. При швартовке танкера его корма не должна пересекать линию кордона причала в западном направлении
	Участок Б	227,5	10.8	левый борт
Нефтяная гавань				
	ПНТ-1	пал	4,5	правый борт
	ПНТ-2	пал	4,5	правый борт
Балтийский завод				
	БЗ-1	160,0	9,0	правый борт
	БЗ-2 исключая участок 10м от юго-восточного угла причала	165,0	9,0	
	БЗ-3 Участок А, примыкающий к стапелю	90	6,5	бункеровочные операции
	Участок Б (от участка А до паромной пристани)	110	6.5	бункеровочные операции
	БЗ-4 через понтон шириной 16 м	150,0	8,2	левый борт
	БЗ-5	163,0	8,3	левый борт
	БЗ-6	170,0	6,2	левый борт
	БЗ-7	210,0	нет данных	суда не швартовать
	БЗ-8	204,0	нет данных	суда не швартовать
	БЗ-9	206,0	9,0	

Канонерский судоремонтный завод				
1-к		126,0	6,0	
1-к через плот шириной 2м		126,0	7,1	
2-к		100,0	6,0	по согласованию с владельцем
2-к через плот шириной 2м		100,0	7,1	по согласованию с владельцем
3-к		108,0	5,3	левый борт
4-к		136,4	6,0	левый борт при выполнении п.18.3 данного распоряжения
4-к через плот шириной 2м		136,4	6,8	левый борт при выполнении п.18.3 данного распоряжения
5-к		120,0	6,0	по согласованию с владельцем
9-к	Участок А со стороны пр. №17	75,0	7,6	
	Участок Б со стороны пр. №10	102,5	6,1	
10-к		126,0	6,1	левый борт
11-к через плот шириной 2м		100,0	6,7	
11-к		100,0	5,7	левый борт
12-к исключая 20м участок со стороны дока №5		100,0	5,7	
12-к через плот шириной 2м, исключая 20м участок со стороны дока №5		100,0	6,4	
15-к		148,0	7,8	левый борт
16-к		161,0	8,0	
17-к		202,0	9,2	правый борт
17-к через плот шириной 5м		202,0	9,8	правый борт
Хозяйстве нный причал 114 м.	участок А, примыкающий к переходному участку пр. №17А	67.5	4.0	по согласованию с владельцем
	участок А, примыкающий к переходному участку пр. №17А через понтон шириной 7.0м	67.5	5.5	
	участок Б, примыкающий к участку А	46.5	4.0	не более 2-х корпусов без выхода за угол причала

Северная верфь				
	СВ-1	45,0	4,0	правый борт
	СВ-2	80,0	5,0	правый борт
	СВ-3	30,0	4,6	левый борт
	СВ-4	210,0	3,0	правый борт
	СВ-5	150,0	3,0	правый борт
	СВ-6	140,0	суда не швартовать	
	СВ-7 через плавкран шириной 15м, исключая участок 50м, примыкающий к СВ-6	186,0	7,0	левый борт
	СВ-8	144,0	7,1	
	СВ-9	150,0	7,9	
	СВ-10	150,0	8,5	
	СВ-11	150,0	8,1	правый борт
	СВ-12	32,0	суда не швартовать	
	СВ-13	150,0	7,4	
	СВ-14	125,0	суда не швартовать	
	СВ-15 швартовка через плавкран шириной 18м.	160,0	5.1	
Кировский завод				
«Остров причал»	ОП-3-через понтон шириной 10 м или плавакран «Черноморец»	40,0	4,0	борт швартовки по согласованию с владельцем причала
	ОП-4-через судно шириной 13 м и понтон шириной 12 м	100,0	6.1	борт швартовки по согласованию с владельцем причала
	С-С «Сетос-сервис», исключая участок 30м, примыкающий к насосной станции	210,0	4.3	борт швартовки по согласованию с владельцем причала
	С-С «Сетос-сервис», при швартовке через понтон шириной 15м	210,0	5,3	борт швартовки по согласованию с владельцем причала
	Т-Т «Тетрамет»	150,0	4,9	борт швартовки по согласованию с владельцем причала
	набережная №5 через плавкран шир. 18м	100	5.0	левый борт
Большая Турухтанная гавань				
	БСМЗ-1 (бывш. Бар-1) через плот шир. 6м	175,0	7.6	правый борт
	БСМЗ-2 (бывш. Бар-2) через плот шир. 6м. исключая участок 10м,	170,0	8,4	правый борт

примыкающий к БСМЗ-1 БСМЗ-3 (бывш. БСМСЗ-1)	120,0	6,0	правый борт при выполнении п.19 данного распоряжения
БСМЗ-3 (бывш. БСМСЗ-1) через плот шириной 6 м	120,0	7,8	при выполнении п.19 данного распоряжения
ЖБ-1	140,0	7,2	борт швартовки по согласованию с владельцем причала
ЖБ-1 через понтон шириной 4м	140,0	8.0	по согласованию с владельцем причала
ЖБ-2	140,0	7,2	
ЖБ-2 через понтон шириной 4м	140,9	8.0	
ЖБ-3	100,0	7,2	
ЖБ-3 через понтон шириной 4м	100,0	7.6	
ИФ-1	130,0	2,7	левый борт
ИФ-3	167,0	4.9	левый борт
94 (АП БАСУ)	125,0	6,5	
Рыбный порт			
Р-1	110,0	7.0	правый борт
Р-2	112,0	8.3	правый борт
Р-3	131,0	7.7	правый борт
Р-4	120,0	8.3	правый борт
Р-5	97,0	8.0	правый борт
Р-6	100,0	8.3	правый борт
Пассажирский плавучий причал Английской набережной			
верхняя часть	144,0	8,5	правый борт
средняя часть	144,0	6,8	правый борт
нижняя часть	144,0	5,7	правый борт
Пассажирский плавучий причал набережной Лейтенанта Шмидта			
верхняя часть	36,0	6,0	левый борт
средняя часть	216,0	8,5	левый борт
нижняя часть	252,0	8,5	левый борт
Пассажирские причалы Васильевского острова			
причал «А» В.О.	135,0	8,5	
причал «Б» В.О.	132,0	9,0	при выполнении п.20 данного распоряжения
причал «В» В.О.	132,0	8,5	
причал «Г» В.О.	135,0	6.5	
причал «Д» В.О.	70,0	7,0	отстой судов
причал «Е» В.О.	138,0	7,3	
Василеостровский грузовой район			
причал ОАО «Морской Завод Алмаз»	75.8	3.3	постановка судов длиной не более 80м.

17. Подход танкеров-подвозчиков типа «река-море» для швартовки к танкерам-накопителям с севера возможен только с фарватера №16А, при этом район маневрирования ограничивается фарватером №16А и прямой линией, соединяющей точки с координатами:

Ш = 59°57'21",0 сев. Д = 29°51'35",7 вост.

Ш = 59 57 36 ,0 Д = 29 51 48 ,0

Ш = 59 57 30 ,0 Д = 29 52 16 ,0

18. В связи со стесненностью акватории для безопасного маневрирования и швартовки судов вводятся следующие ограничения по размерениям судов:

18.1. В Восточный бассейн (Лесной порт) разрешается вход судов длиной до 150м.

18.2. В Новую Канонерскую гавань к причалам №№15,16 разрешается швартовка судов длиной до 175м.

18.3. Постановка судов к причалу №4к разрешается длиной не более 120м, без выхода габаритов судна в закрытую часть канала.

18.4. На акваторию завода Северная верфь разрешается вход судов длиной до 155м, к причалу на р. Емельяновка разрешается вход морских судов длиной до 100м.

18.5. На акваторию Ломоносовской гавани вход в Шлюпочный канал разрешается для судов «река-море» длиной до 125м и морских судов длиной до 125м, при наличии у них подруливающего устройства или достаточного буксирного обеспечения.

19. Швартовка судов к причалам «БСМЗ» разрешается только со стороны причала БСМЗ-2, бывш. БАР-2.

20. Постановка судов к причалу «Б» Васильевского острова с осадкой 9.0м разрешается при условии обозначения границ причала и навески отбойных устройств большого диаметра.

Распоряжение капитана порта Санкт-Петербург №КП-131 от 31.12.02г. «Об объявлении допустимых осадок судов на каналах, фарватерах, рейдовых стоянках и у причалов на акватории порта Санкт-Петербург» считать утратившим силу.

Капитан порта Санкт-Петербург

П. П. Паринов

Положение
об организации ледокольного обеспечения судоходства
в восточной части Финского залива в период зимней навигации

Общие правила.

Общее руководство и контроль за ледокольными операциями в восточной части Финского залива осуществляет капитан порта Санкт-Петербург (Руководитель ледокольных операций). Для обеспечения работы руководителя на постоянной основе в порту Санкт-Петербург создан Штаб ледокольных операций, включающий в себя капитанов ледоколов, осуществляющих непосредственное ледокольное обеспечение судов. Заключение капитанов ледоколов о количестве и составе судов в караванах, выдача ими разрешения судам следовать самостоятельно или в составе караванов являются обязательными.

К плаванию во льдах Финского залива допускаются суда, удовлетворяющие соответствующим требованиям «Правил классификации и постройки морских судов РМРС» и имеющие соответствующую категорию ледовых усилений установленную классификационными обществами.

Всем судам, следующим с моря, вход в лед без разрешения ледокола запрещен. Встреча судов ледоколом осуществляется в районе точки формирования караванов (ТФК).

Суда, подходящие с моря, заблаговременно должны получить необходимую информацию от агента, а именно:

- ледовую обстановку;
- точку формирования караванов (ТФК);
- название ледоколов, обеспечивающих проводку судов от кромки льда;
- канал радиосвязи с ледоколами.

Капитаны судов обязаны сообщить агенту дату и время подхода судна к ТФК для включения в «Суточный график заявок на движение судов» (СГЗДС) в соответствии с «Обязательными постановлениями Морской Администрации порта Санкт-Петербург».

СГЗДС является основанием для капитанов ледоколов по формированию караванов судов и организации обеспечения их плавания во льдах.

Суда, не включенные в СГЗДС, как правило, под проводку не принимаются и ожидают в безопасном месте принятия соответствующего решения Штабом ледокольных операций.

Формирование караванов судов производится капитанами ледоколов и согласуется с начальником смены ЦП ИГНП.

Суда, прибывшие в район ТФК, и не получившие разрешение от ледокола самостоятельно следовать далее, располагаются в непосредственной близости к ТФК и принимают меры по предотвращению застревания во льдах.

Судам, самостоятельно прошедшим восточнее ТФК без разрешения ледокола и застрявшим во льдах, помощь ледоколами будет оказываться в последнюю очередь, по мере их освобождения от основной плановой работы, если это не будет вести к задержкам в проводке судов, капитаны которых выполняют все требования капитанов ледоколов.

Капитаны судов, следующих самостоятельно с разрешения ледокола, информируют ледокол о проходе контрольных точек рекомендованного маршрута и сообщают ледовую обстановку в районе. При застревании судов ледоколы производят их обколку и корректируют маршрут или организуют караван для их проводки.

Суда, включенные в состав каравана, по команде ведущего ледокола переходят на канал УКВ внутрикараванной связи управления, указанный ледоколом, и без разрешения капитана ведущего ледокола не имеют права самостоятельно переходить на другие каналы

если это не связано с экстренными передачами команд и сигналов для предотвращения аварийных ситуаций.

Разговоры на канале управления караваном, не имеющие непосредственного отношения к проводке во льдах, запрещаются.

С прибытием в ТФК капитаны судов при установлении первоначальной связи с капитанами ледоколов обязаны сообщить им основные тактико-технические данные и техническое состояние своих судов:

- фактическую мощность ССУ;
- осадку носом и кормой;
- наличие груза на борту;
- материал гребного винта;
- готовность к проводке на буксире;
- категорию ледовых усилений;
- имеет ли капитан опыт плавания во льдах за ледоколом;
- наличие донных кингстонов.

Сообщение сведений о судне, не соответствующих действительности, может служить основанием для капитана ледокола прекратить его проводку.

Если судно по своим техническим возможностям не способно соблюдать установленную между судами в караване дистанцию и выдерживать скорость движения каравана, оно переставляется в конец каравана или выводится в безопасное место до устранения недостатков или до формирования тихоходного каравана.

Капитаны ледоколов вправе изменять порядковые номера и установленную дистанцию между судами в караване в процессе проводки в зависимости от ледовой обстановки.

Сохранение назначенной дистанции является обязанностью капитана проводимого судна. При внезапных обстоятельствах капитаны судов вправе самостоятельно изменить дистанцию между судами, немедленно известив об этом капитана ледокола и сообщив ему причину, вызвавшую эти действия.

В темное время суток на проводимых судах должны быть установлены на баке, или на другом удобном месте, навигационные прожекторы для достаточного освещения границ ледового канала, по которому следует караван.

Проводимым в караване судам без разрешения капитана ледокола, запрещается обгонять суда, идущие впереди, или искать самостоятельно путь во льдах.

Особенности обеспечения судоходства в порту Санкт-Петербург в период зимней навигации.

Судоходство во льдах на подходах к порту Санкт-Петербург обеспечивается ледоколами, находящимися в оперативном управлении Штаба ледокольных операций.

Проводка судов во льдах осуществляется, как правило, в составе каравана маршрутом, определяемым капитаном ледокола.

При выборе варианта проводки судов, в зависимости от метеорологической и ледовой обстановки, капитаны ледоколов используют три маршрута движения:

- основной;
- южный;
- северный.

Каждый маршрут проводки судов разделен на два основных участка:
участок №1 – от кромки льда (район ТФК) до Санкт-Петербургского приемного осевого буя (который является районом формирования караванов следующих на запад).
участок №2 – от Санкт-Петербургского приемного осевого буя до порта.

Распределение ледоколов по участкам маршрута проводки судов производится Штабом ледокольных операций порта Санкт-Петербург в зависимости от судопотока, технических характеристик судов и ледовой обстановки.

Суда, приведенные ледоколами в караване, и суда, пришедшие самостоятельно от кромки льда к приемному бую, располагаются с южной стороны от оси фарватера № 1. Суда, выведенные портовыми ледоколами и вышедшие самостоятельно из порта (2 участок), располагаются с северной стороны от оси фарватера №1 и ожидают дальнейшего распоряжения ледоколов, работающих на 1 участке маршрута проводки судов.

Суда, пришедшие с моря, докладывают о прибытии лоцманскому судну на УКВ канал 9 («Петербург-лоцман») и портовому ледоколу и далее действуют по его указанию.

Суда, выходящие из порта, с прибытием к Санкт-Петербургскому приемному осевому бую переходят под управление линейного ледокола. Дальнейшее самостоятельное движение судов в море (на запад) допускается с разрешения линейного ледокола. Судам, получившим разрешение на самостоятельное следование, капитаном ледокола сообщается рекомендованный маршрут с контрольными точками. Капитанам судов не рекомендуется использовать данные о маршруте движения, полученные от других судов, не подтвержденные капитаном ледокола.

Капитан судна, следующего самостоятельно, обязан докладывать на ледокол проход контрольных точек и ледовую обстановку по маршруту следования.

С наступлением ледостава на Кронштадтском Корабельном фарватере и Санкт-Петербургском морском канале (участок №2) для плавания судов устанавливается одностороннее движение. Очередность входа и выхода судов и состав караванов на этом участке устанавливаются капитаном портового ледокола по согласованию с начальником смены ЦП ИГНП.

Движение судов к причалам Василеостровского грузового района (ВОГР) и грузового района базы Горская обеспечивается речными ледоколами, находящимися в оперативном управлении Штаба ледокольных операций.

Суда, следующие в пункт базирования военных кораблей Ломоносов и военно-морскую базу Кронштадт, проводятся ледоколами, находящимися в оперативном управлении Штаба ледокольных операций. Разрешение на вход и выход судов дает оперативный дежурный старшего морского начальника в г. Санкт-Петербург.

*Особенности обеспечения судоходства в порты Выборг,
Высоцк, Усть-Луга в период зимней навигации.*

В период зимней навигации ледокольное обеспечение судоходства в порты Выборг, Высоцк и Усть-Луга производится ледоколами, находящимися в оперативном управлении Штаба ледокольных операций Морской администрации порта Санкт-Петербург по заявкам, поданным в Штаб ледокольных операций, и согласованным с капитанами соответствующих портов.

Суда, проводимые в порт и из порта, следуют в общих караванах за линейными ледоколами на участках маршрутов:

1. при движении караванов судов основным и северным маршрутами
 - суда Выборгского и Высоцкого направления-между кромкой льда (ТФК) и бумом №4 фарватера №1;
 - суда Усть-Лужского направления-между кромкой льда (ТФК) и бумом №5 фарватера №1;
2. при движении караванов судов южным маршрутом
 - суда Выборгского и Высоцкого направлений-между кромкой льда (ТФК) и бумом №10 фарватера №1;
 - суда Усть-Лужского направления-между кромкой льда (ТФК) и РП-22.

Проводка судов на участках:

- от буя №4 (буя №10) до Большого Транзундского рейда–судов Выборгского и Высоцкого направления;
- от буя №5 (РП-22) до Усть-Лужского приемного светящего буя–судов Усть-Лужского направления производится специально выделенным портовым ледоколом.

*Особенности ледокольного обеспечения судоходства
в порт Приморск*

В период зимней навигации ледокольное обеспечение судоходства производится ледоколами, находящимися в оперативном управлении Штаба ледокольных операций Морской администрации порта Санкт-Петербург.

Заявки на движение танкеров и ледокольное обеспечение подаются агентом по установленной форме в Штаб ледокольных операций. Судно на ввод в порт включается в СГЗДС при наличии письменного подтверждения диспетчера ЗАО «Морской портовый сервис» о готовности причала к швартовке танкера.

Выделение ледоколов для обеспечения выхода танкера из порта Приморск производится Штабом ледокольных операций после получения подтверждения от диспетчера ЗАО «Морской портовый сервис» и инспекции государственного надзора порта Приморск (ИГНП) о готовности судна к выходу в море.

Количество, тип и время начала работы ледоколов по проводке танкеров определяется Штабом ледокольных операций.

Самостоятельное плавание танкеров в ледовых условиях допускается с разрешения капитана старшего ледокола, обеспечивающего движение судов на маршруте проводки судов.

Места якорных стоянок №7 и №10 для стоянки танкеров в ледовых условиях, как правило, не используются. Танкеры, подходящие с моря, ожидают ледокольное обеспечение в районе ТФК. Танкерам разрешается входить в лед только после установления связи с линейным ледоколом и получения от него разрешения на самостоятельное движение.

*Ограничения, вводимые в портах Санкт-Петербург,
Приморск, Выборг, Высоцк и Усть-Луга.*

В зависимости от сложности ледовой обстановки руководитель ледокольных операций своим распоряжением может вводить ограничения на проводку судов, плавание которых не безопасно в зависимости от категории ледовых усилений судна, а мощность судовой силовой установки (ССУ) не позволяет двигаться судну в караване с заданной скоростью. Для этих типов судов и буксирно-баржевых составов, которые по своим техническим характеристикам не способны следовать в караванах за ледоколами, необходима организация индивидуальной проводки.

Эпизодическое плавание судов и буксирно-баржевых составов, на которые распространяются требования вводимых ограничений, допускается только с письменного разрешения руководителя ледокольных операций, при условии, что судовладелец:

- застраховал судно;
- извещен о ледовых условиях и риске возможных ледовых повреждений;
- гарантирует оплату дополнительного ледового сбора за индивидуальную ледокольную проводку.

Ледоколы для этой проводки выделяются по мере освобождения их от выполнения работы по проводке судов, соответствующих установленным требованиям.

**Начальник штаба
ледокольных операций**

О. М. Кудрявцев