

Обязательные постановления в морском порту Архангельск
(утв. [приказом](#) Министерства транспорта РФ от 9 июля 2014 г. N 183)

I. Общие положения

1. Обязательные постановления в морском порту Архангельск (далее - Обязательные постановления) разработаны в соответствии с [Федеральным законом](#) от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" ***(1)**, [Федеральным законом](#) от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" ***(2)**, [Общими правилами](#) плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним ***(3)** (далее - Общие правила).

2. Настоящие Обязательные постановления содержат описание морского порта Архангельск (далее - морской порт); правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта; меры обеспечения безопасности мореплавания для захода судов в морской порт, выхода судов из морского порта; правила плавания судов в акватории морского порта; описание зоны действия системы управления движением судов и правила плавания судов в этой зоне; правила стоянки судов в морском порту и указание мест их стоянки; правила обеспечения экологической безопасности, соблюдения карантина в морском порту; правила пользования специальными средствами связи на территории и акватории морского порта; сведения о границах морского порта; сведения о границах морских районов А1 и А2 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее - ГМССБ); сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов; сведения о периоде навигации; сведения о районах обязательной и необязательной лоцманской проводки судов; сведения о глубинах акватории морского порта; сведения о переработке опасных грузов; сведения об организации плавания судов во льдах в морском порту; сведения о передаче информации капитанами судов, находящихся в морском порту, при возникновении угрозы актов незаконного вмешательства в морском порту; сведения о передаче навигационной и гидрометеорологической информации капитанам судов, находящихся в морском порту; иную предусмотренную нормативными правовыми актами Российской Федерации в области торгового мореплавания информацию.

3. Настоящие Обязательные постановления подлежат исполнению судами независимо от их национальной и ведомственной принадлежности, а также физическими лицами и юридическими лицами независимо от организационно-правовой формы, осуществляющими деятельность в морском порту.

4. Плавание судов в морском порту, стоянка судов в акватории морского порта осуществляются в соответствии с [Общими правилами](#) и настоящими Обязательными постановлениями.

II. Описание морского порта

5. Морской порт расположен в устьевой части реки Северная Двина, впадающей в Двинский залив Белого моря.

В границы акватории морского порта входит удаленный участок акватории, расположенный в бухте Северная залива Дежнёва острова Земля Александры архипелага Земля Франца-Иосифа (далее - удаленный участок на ЗФИ).

6. [Границы](#) морского порта установлены [распоряжением](#) Правительства Российской Федерации от 19 мая 2010 г. N 797-р ***(4)**.

7. В морском порту наблюдаются:

приливо-отливные течения в реке Северная Двина, за исключением паводковых периодов; ледовый покров в осенне-зимний период с толщиной льда до 100 сантиметров.

8. Навигация в морском порту осуществляется круглогодично.

9. Морской порт осуществляет работу круглосуточно и имеет грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации ***(5)**.

10. В границах акватории морского порта установлены районы обязательной и необязательной лоцманской проводки судов.

Акватория морского порта, за исключением районов необязательной лоцманской проводки

судов, является районом обязательной лоцманской проводки судов.

Районы необязательной лоцманской проводки судов расположены:

1) между северной границей акватории морского порта в Двинском заливе и линией, проходящей через точки с координатами 64°41,6' северной широты и 039°49,5' восточной долготы и 65°01,1' северной широты и 040°01,4' восточной долготы;

2) в границах акватории удалённого участка на ЗФИ.

Место приема и высадки лоцманов установлено на расстоянии 0,4 морской мили к северо-западу от места установки светящего буя "Мудьюгский N 1" (64°56,8' северной широты и 040°05,6' восточной долготы).

В границах акватории удаленного участка на ЗФИ лоцманская проводка не производится.

11. Морской порт является местом убежища для судов в штормовую погоду.

12. Морской порт входит в зону действия морских районов А1 и А2 ГМССБ.

13. Морской порт имеет возможности для осуществления операций с грузами, в том числе с опасными грузами всех классов опасности Международной морской организации (далее - ИМО), посадки и высадки пассажиров.

14. В морском порту предоставляются услуги по пополнению запасов продовольствия, топлива, пресной воды, снятию с судов сточных и нефтесодержащих вод, изолированного балласта, всех категорий мусора, обслуживанию и ремонту судового оборудования, водолазному осмотру.

15. Сведения о фарватерах морского порта приведены в [приложении N 1](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

16. Сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов приведены в [главе X](#) настоящих Обязательных постановлений и в [приложении N 2](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

17. Сведения о рейдах морского порта приведены в [приложении N 3](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

18. Сведения о каналах связи очень высокой частоты, используемых в морском порту (далее - ОВЧ), приведены в [приложении N 4](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

19. В морском порту осуществляется буксирное обеспечение судов. Сведения о минимальных количестве и мощности буксиров, необходимых для швартовных операций судов в морском порту, приведены в [приложении N 5](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

20. Буксирное обеспечение обязательно для швартовных операций судов, не имеющих двух винтов или подруливающего устройства.

Суда, имеющие два винта или подруливающее устройство, могут использовать во время швартовных операций на один буксир меньше, чем указано в [приложении N 5](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

При швартовке судна по течению или при попутном ветре скоростью более 10 метров в секунду, а также при отходе судна от причала на заднем ходу с последующим разворотом носом на выход, такое судно должно использовать не менее двух буксиров мощностью, указанной в [приложении N 5](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

Суда длиной более 130 метров при маневрировании на рейдах морского порта, за исключением рейда морского порта "Внешний рейд" для разворота на обратный курс, должны использовать не менее одного буксира мощностью не менее 750 киловатт.

21. Сведения о районах морского порта N 41, 80, 80-А, 109, 110, 135 - 137, 137-А, 138, 143, 143-А, 144, 144-А, 145 - 147, 150, 152 - 165, 166, 167, 169 - 177, погрузочно-разгрузочном районе "Экономия" (далее - ПРП "Экономия"), погрузочно-разгрузочном районе "Бакарица", девиационном полигоне приведены в [приложении N 6](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

В районах N 80, 80-А, 109, 110, 166, 167, 169 - 177 не допускаются придонное траление, подводные и дноуглубительные работы, взрывные работы, протаскивание якорей по грунту, а также постановка судов на якорь.

22. Сведения о значениях габаритов плотов, допускаемых для буксировки в акватории морского порта, приведены в [приложении N 7](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

23. Сведения о минимальных количестве и мощности буксиров, необходимых для безопасной буксировки плотов в акватории морского порта, приведены в [приложении N 8](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

24. В период ледокольной проводки судов через ледовые каналы реки Северная Двина

оборудуются постоянные и временные разборные переходы и переезды для движения пешеходов и транспорта (далее - ледовые переправы), сведения о которых приведены в [приложении N 9](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

25. Морской порт включен в [перечень](#) морских портов Российской Федерации, в которые разрешаются заходы судов и иных плавсредств с ядерными энергетическими установками (далее - ЯЭУ) и радиационными источниками (далее - РИ)*[\(6\)](#).

26. Суда и иные плавсредства с ЯЭУ и РИ становятся на Чижовский рейд, сведения о котором приведены в [приложении N 3](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

III. Правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта

27. Информация о заходе судна в морской порт и выходе судна из морского порта передается капитану морского порта по адресу в информационно-телекоммуникационной сети Интернет: www.portcall.marinet.ru.

28. Оформление прихода судов в морской порт и выхода их из морского порта осуществляется круглосуточно.

29. Оформление капитаном морского порта приходов в морской порт и выходов из морского порта судов, осуществляющих операции по обслуживанию и снабжению судов, находящихся в акватории морского порта, и (или) объектов инфраструктуры морского порта (далее - суда портового флота), не производится.

Разрешение на плавание судов портового флота в акватории морского порта и на их плавание в течение не более 72 часов за границами морского порта с возвращением в морской порт (далее - разрешение) выдается капитаном морского порта на срок не более 90 дней. Срок действия разрешения не может превышать срока действия любого из судовых документов.

30. Разрешение выдается капитаном морского порта при условии соответствия состояния корпуса судна, его машин, механизмов, устройств, экипажа применимым требованиям в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения на основании документов, предусмотренных в [приложениях N 1](#) и [2](#) к Общим правилам, и заявления капитана судна (судовладельца) либо морского агента, в котором указываются следующие сведения:

- ИМО номер судна (если применимо);
- название судна на русском и английском языках;
- позывной сигнал судна;
- номер судна подвижной морской службы;
- наименование и ИМО номер судовладельца и оператора судна;
- класс судна (наименование организации, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, выдавшей классификационное свидетельство);
- основные характеристики судна (тип судна, год постройки, валовая вместимость, дедвейт, длина наибольшая, ширина наибольшая, высота борта, модуль, осадка наибольшая, осадка носом, осадка кормой, район ГМССБ, разрешенный район плавания);
- характер выполняемой судном работы;
- количество членов экипажа судна и их гражданство;
- предполагаемый район плавания;
- имеющиеся ограничения по району и сезону плавания судна;
- сведения об охране судна;
- информация о санитарно-эпидемиологической обстановке на борту судна;
- информация о неисправности судовых грузовых устройств (механизмов) при наличии, а также о любых серьезных несоответствиях судна международным требованиям в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения с судов, транспортной безопасности.

31. Разрешение выдается капитаном морского порта в письменном виде с указанием в нем сведений, приведенных в заявлении капитана судна (судовладельца) либо морского агента, а также установленных капитаном морского порта для судна ограничений по району и сезону плавания, срока действия разрешения и даты выдачи.

32. При изменении сведений, указанных в заявлении капитана судна (судовладельца) либо

морского агента для оформления нового разрешения, капитан судна (судовладелец) либо морской агент извещает об этом капитана морского порта.

IV. Правила плавания судов в акватории морского порта за исключением удаленного участка на ЗФИ

33. В морском порту действует разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту.

График движения и расстановки судов в морском порту утверждается капитаном морского порта ежедневно не позднее 10.00 местного времени на основании информации о заходе судна, передаваемой в соответствии с [пунктом 27](#) настоящих Обязательных постановлений, и размещается по адресу в информационно-телекоммуникационной сети Интернет: www.marm.ru.

34. Движение судов в акватории морского порта и проведение операций по постановке судов на якорь и снятию их с якоря регулируются в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту службой управления движением судов (далее - СУДС). До начала движения судно должно запросить разрешение СУДС на начало движения.

35. В акватории морского порта действуют [Международные правила](#) предупреждения столкновений судов в море (далее - МППСС-72).

Суда внутреннего плавания при плавании в акватории морского порта могут нести огни и знаки в соответствии с [Правилами](#) плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, утвержденными [приказом](#) Минтранса России от 14 октября 2002 г. N 129 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2002 г., регистрационный N 4088), с изменениями, внесенными [приказом](#) Минтранса России от 31 марта 2003 г. N 114 (зарегистрирован Минюстом России 7 апреля 2003 г., регистрационный N 4387).

36. Скорость движения судов валовой вместимостью 500 и более, за исключением высокоскоростных судов с динамическим принципом поддержания (далее - ВСС), не должна превышать 12 узлов на участке акватории морского порта от светящего буя "Мудьюгский N 1" с координатами 64°56,80' северной широты и 040°05,60' восточной долготы до светящего знака Лысуновский с координатами 64°45,60' северной широты и 040°28,80' восточной долготы.

37. Скорость движения судов, за исключением ВСС, не должна превышать семи узлов на участках акватории морского порта от светящего знака Лысуновский до светящего знака Крутоколенный с координатами 64°37,30' северной широты и 040°29,20' восточной долготы, а также в Никольском рукаве от Верхнекегостровского створа до устья реки Лая.

38. Скорость движения судов, за исключением ВСС, не должна превышать шести узлов на участках акватории морского порта от светящего знака Крутоколенный с координатами 64°37,30' северной широты и 040°29,20' восточной долготы до параллели 64°36,50' северной широты переднего створного знака Удельнинский; в реке Кузнечиха от ПРП "Экономия" в месте слияния рек Маймакса и Кузнечиха до разворотного бассейна Роснефть-Архангельскнефтепродукт.

39. Скорость движения судов, за исключением ВСС, не должна превышать восьми узлов на участке акватории морского порта от параллели 64°36,50' северной широты переднего створного знака Удельнинский до Городского рейда и в акватории межмостовой зоны железнодорожного и автодорожного мостов реки Северная Двина.

40. ВСС должны плавать в водоизмещающем состоянии со скоростью, не превышающей:

в реке Маймакса и на Верхне-Бакарицком, Краснофлотском, Городском, Соломбальском, Чижовском рейдах морского порта - десяти узлов;

в остальной акватории морского порта - 16 узлов.

41. Суда ВСС, находясь в неводоизмещенном состоянии, в условиях хорошей видимости и в светлое время суток должны следовать с безопасной скоростью.

При видимости менее одной морской мили в светлое время суток и в темное время суток при любой видимости суда ВСС должны совершать плавание в водоизмещенном состоянии со скоростью, не превышающей указанную в [пунктах 36 - 39](#) настоящих Обязательных постановлений.

42. От обязательной лоцманской проводки освобождаются:

маломерные, прогулочные, спортивные парусные суда;

малотоннажные грузовые морские суда и суда внутреннего плавания валовой вместимостью

менее 500;

земснаряды, грунтоотвозные шаланды, мотозавозни;

ледоколы, базирующиеся в морском порту;

пассажирские суда, осуществляющие перевозки в пределах акватории морского порта; суда портового флота.

43. Суда валовой вместимостью от 500 до 3000, не имеющие на борту опасных грузов, освобождаются от обязательной лоцманской проводки на огражденном участке фарватера створа Мудьюгских башен протяженностью 5,1 морской мили от светящего буя "Мудьюгский N 1" до светящего буя N 8 левой стороны, где могут принять лоцмана при входе в морской порт и сдать лоцмана при выходе из морского порта.

44. В акватории морского порта не допускается:

движение судов при скорости ветра 17 метров в секунду и более;

движение судов при видимости менее пяти кабельтовых, кроме судов, находящихся под обязательной проводкой с использованием рекомендаций СУДС в соответствии с **Общими правилами**;

движение судов длиной 100 метров и более с опасными грузами на борту при скорости ветра 14 метров в секунду и более;

буксировка судов и плотов при скорости ветра 14 метров в секунду и более;

движение судов длиной свыше 135 метров и с осадкой 7,5 метра и более по створу Мудьюгских башен при скорости ветра 14 метров в секунду и более.

45. На основном фарватере и на фарватерах рукавов Мурманский, Никольский и реки Кузнечиха, за исключением частей этих фарватеров, находящихся в пределах рейдов морского порта или примыкающих к ним, установлено одностороннее движение судов для прохода:

судов, имеющих предельную осадку и длину для фарватера;

самоходных судов и буксирных составов длиной более 50 метров с опасными грузами на борту при следовании рекой Маймакса;

буксирных составов длиной более 150 метров или шириной более 30 метров.

46. Суда длиной 175 метров и более могут следовать от светящего буя "Мудьюгский N 1" до причалов ПРР "Экономия" и обратно при следующих условиях, за исключением периода ледокольной проводки:

скорости ветра не более 10 метров в секунду на чистой воде и при отсутствии устойчивого ледового канала в период ледокольной проводки;

подходе судна в балласте к ПРР "Экономия" на момент полной воды;

развороте и швартовке либо отшвартовке судна с использованием буксиров, сведения о количестве и минимальной мощности которых приведены в **приложении N 5** к настоящим Обязательным постановлениям;

швартовке судна к причалу либо отшвартовке судна от причала при отсутствии судов у смежных причалов;

швартовке судна левым бортом к причалу, носом на выход;

обеспечении выхода судна из морского порта двумя буксирами до Экономского створа.

47. Суда длиной 175 метров и более могут следовать от светящего буя "Мудьюгский N 1" до причалов ООО "РН-Архангельскнефтепродукт" и обратно при следующих условиях, за исключением периода ледокольной проводки:

скорости ветра не более 10 метров в секунду;

развороте и швартовке либо отшвартовке судна с использованием двух буксиров, сведения о мощности которых приведены в **приложении N 5** к настоящим Обязательным постановлениям;

обеспечении выхода судна из морского порта двумя буксирами до Экономского створа.

48. По Мурманскому рукаву разрешено движение дноуглубительных судов в светлое время суток до свалки грунта в районе фарватера створа Кневатый.

49. Движение судов по Никольскому рукаву, Ширшинскому переходному, Ширшинскому, Краснофлотскому, Тралбазовскому подходному, Жаровихе подходному, Архбумовскому фарватерам допускается в светлое время суток.

50. Проход под неподъемными пролетами мостов, а также движение судов в районах, ограниченных параллельными прямыми, расположенными в 500 метрах выше и ниже по течению от оси мостов, расположенных в акватории морского порта (далее - охранный зона мостов), могут

осуществлять суда с габаритами, соответствующими габаритам фарватеров для прохода судов под неподъемными пролетами мостов, приведенным в [приложении N 10](#) к настоящему Обязательным постановлениям.

51. Всем судам, находящимся в охранной зоне мостов, не допускается:

подходить к опорам мостов ближе чем на 10 метров, за исключением судов, осуществляющих техническое обслуживание и осмотры опор;

пересекать фарватер, ложиться в дрейф и становиться на якорь;

производить любые маневры, не связанные со стабилизацией курса судна для прохода по фарватеру между опорами.

52. Для безопасного прохода буксирного состава длиной более 150 метров в охранной зоне мостов капитаном буксирного состава на основании сведений о гидрометеорологических условиях в морском порту определяются необходимые количество и мощность буксиров, которые должны осуществлять буксирное обеспечение буксирного состава в соответствии с [приложением N 5](#) к настоящему Обязательным постановлениям.

53. Фарватеры, проходящие под подъемными пролетами между опорами железнодорожного моста N 3 и 4 и автодорожного моста N 3Л и 4Л (центральные пролеты), предназначены для прохода судов с высотой рангоута от действующей ватерлинии более 14 метров, но менее 40 метров в периоды времени, указанные в [пункте 54](#) настоящих Обязательных постановлений.

54. Проход судов под подъемными пролетами мостов производится ежедневно:

под автодорожным мостом - с 02.40 до 05.10 местного времени;

под железнодорожным мостом - с 03.00 до 05.00 местного времени.

55. Подъем пролетов мостов для прохода судов не производится:

при скорости ветра свыше 14 метров в секунду;

при температуре воздуха ниже - 21° С;

в течение 20 календарных дней после окончания ледохода в акватории морского порта.

56. Проход судов под подъемным пролетом автодорожного моста не допускается:

при скорости отливного попутного течения более двух узлов;

судам длиной более 135 метров;

в период ледокольной проводки при установившемся ледовом канале судам длиной не более 165 метров.

57. Буксировка несамоходных плавучих объектов под подъемными пролетами мостов при скорости ветра свыше восьми метров в секунду и в период паводковых течений должна обеспечиваться не менее чем двумя буксирами.

58. Проход самоходного крана под подъемными пролетами мостов должен обеспечиваться буксиром.

59. Капитаны судов, предполагающих проход под подъемными пролетами мостов, должны подать капитану морского порта заявку на прохождение не позднее 17.00 местного времени предшествующих суток.

60. В заявке на прохождение судна под подъемными пролетами мостов указываются название судна, высота рангоута судна от действующей ватерлинии, направление движения судна (вверх или вниз по реке), при проводке судна с помощью буксиров указываются название и мощность буксиров.

61. Если судно не готово к проходу под подъемными пролетами мостов в установленное время, капитан судна должен через СУДС аннулировать заявку не позднее 00.30 местного времени плановых суток.

62. Суда, ожидающие прохода под подъемными пролетами мостов, могут встать на якорь на Городском и Краснофлотском рейдах и должны быть готовы к немедленному следованию под мосты.

63. Капитаны судов, подавшие заявки на проход под подъемными пролетами мостов, должны до 01.00 местного времени сообщить СУДС о своей готовности к движению под мосты.

64. В первую очередь под подъемными пролетами мостов пропускаются суда, идущие сверху вниз по течению реки, а после их прохода суда, идущие снизу вверх.

65. В случаях, когда какое-либо судно задерживается с подходом к мосту, порядок движения судов может быть изменен, о чем СУДС информирует капитанов судов на 14 канале связи ОВЧ.

66. В 00.30 местного времени плановых суток все суда, подавшие заявки на проход под подъемными пролетами мостов, должны установить радиосвязь на 14 канале связи ОВЧ и следовать

указаниям СУДС.

О времени прохода под каждым мостом капитаны судов должны информировать СУДС.

67. Суда, которые не успевают пройти под мостами в указанные СУДС сроки, должны встать на якорь на рейде, указанном СУДС, или оставаться на месте до следующего подъёма пролётов мостов.

68. Пролеты железнодорожного моста между опорами № 2 и 3 и 4 и 5 предназначены для плавания судов с высотой рангоута не более величины надводного габарита, указанного в [приложении N 10](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

69. Плавание судов между опорами № 1 и 2 и № 5 и 6 железнодорожного моста не допускается кроме случаев технологической околки опор № 5 и 6 ото льда ледоколом или буксиром в период ледокольной проводки в порту.

70. Суда и буксирные составы, идущие под неподъемными пролетами железнодорожного моста со стороны Бакарицкого рукава вниз по реке и в сторону Бакарицкого рукава вверх по реке, обязаны проходить под железнодорожным мостом между опорами № 2 и 3 железнодорожного моста, придерживаясь правой по ходу стороны относительно середины пролета.

71. Суда и буксирные составы, идущие под неподъемными пролетами со стороны Краснофлотского рейда вниз по реке и в сторону этого Краснофлотского рейда вверх по реке, обязаны проходить под железнодорожным мостом между опорами № 4 и 5, придерживаясь правой по ходу стороны относительно середины пролета.

72. В период ледокольной проводки судов проход судов под разводной частью железнодорожного моста осуществляется, если опоры № 3 и 4 железнодорожного моста околоты ото льда, а так же опоры № 5 и 6.

73. Пролеты автодорожного моста через Бакарицкий рукав между опорами № 2Л и 3Л, 4Л и 5Л, 6Л и 7Л предназначены для прохода судов с высотой рангоута не более величины надводного габарита, указанного в [приложении N 10](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

74. Движение судов между опорами № 5Л и 6Л, № 7Л и 8Л и № 8Л и 9Л автодорожного моста через Бакарицкий рукав не допускается.

75. Суда, идущие вниз по реке, обязаны проходить под автодорожным мостом через Бакарицкий рукав между опорами № 4Л и 5Л.

76. Буксиры с плотами, идущие вниз, должны проходить под автодорожным мостом через Бакарицкий рукав между опорами № 2Л и 3Л.

77. Суда, идущие вверх по реке, должны проходить под автодорожным мостом через Бакарицкий рукав между опорами № 2Л и 3Л.

78. Суда, занятые буксировкой, бункеровщики, следующие из протоки Бакарица вниз по реке, могут проходить под автодорожным мостом через Бакарицкий рукав между опорами № 2Л и 3Л, сообщив об этом СУДС на каналах связи ОВЧ и получив разрешение на проход.

79. Суда, указанные в [пункте 77](#) настоящих Обязательных постановлений, должны уступить дорогу буксирным составам, следующим вниз по реке в направлении прохода между опорами № 2Л и 3Л автодорожного моста через Бакарицкий рукав.

80. Суда, следующие в светлое время суток на Нижне-Бакарицкий рейд со стороны Нижне-Турдеевского створа и обратно, могут проходить между опорами № 6Л и 7Л автодорожного моста через Бакарицкий рукав, придерживаясь правой стороны относительно середины пролета моста.

81. Пролеты автодорожного моста через основное русло реки Северная Двина между опорами № 2П и 3П, 3П и 4П, 4П и 5П предназначены для плавания судов с высотой рангоута не более величины надводного габарита, указанного в [приложении N 10](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

82. Плавание судов между опорами № 6П и 7П и 7П и 8П автодорожного моста через основное русло реки Северная Двина не допускается.

83. Суда и буксирные составы, идущие вниз по реке, должны проходить под автодорожным мостом через основное русло реки Северная Двина между опорами № 4П и 5П.

84. Суда и буксирные составы, идущие вверх по реке, обязаны проходить под автодорожным мостом через основное русло реки Северная Двина между опорами № 3П и 4П.

85. В светлое время суток между опорами № 2П и 3П автодорожного моста через основное русло реки Северная Двина допускается проход буксирных составов с осадкой не более четырех метров.

86. В светлое время суток между опорами N 5П и 6П автодорожного моста через основное русло реки Северная Двина допускается проход буксирных составов, следующих к лесостоянке "Лесозавода N 3".

87. Между опорами N 2 и 3 автодорожного, трубопутепровода и железнодорожного мостов, расположенных на реке Кузнечиха (далее - Кузнечевские мосты), допускается проход судов с высотой рангоута не более величины надводного габарита, указанного в [приложении N 10](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

88. Расхождение и обгон судов в проходах между опорами N 2 и 3 Кузнечевских мостов на расстоянии ближе чем 250 метров выше и ниже их по течению не допускаются.

89. При подходе к Кузнечевским мостам судов с противоположных направлений право первоочередного прохода под пролетами Кузнечевских мостов между опорами N 2 и 3 имеют суда, следующие с попутным приливо-отливным течением, а при смене направления течения - суда, идущие сверху вниз.

90. В реках Маймакса и Кузнечиха, а также в судоходных протоках дельты реки Северная Двина допускается одновременная буксировка одним или несколькими буксирами судов и иных буксируемых объектов общей длиной не более 150 метров и шириной до 30 метров.

91. В акватории морского порта не допускается:

буксировка лагом одним буксировщиком, если длина буксируемого объекта превышает 90 метров, а также если общая ширина буксировщика и буксируемого объекта превышает 30 метров;

буксировка более одного буксируемого объекта способом толкания одним буксиром-толкачем, если общая длина буксирного состава превышает 135 метров;

в реках Маймакса и Кузнечиха буксировка состава, состоящего из нескольких объектов, за кормой только одного буксировщика, если общая длина буксирного состава превышает 150 метров, а общая ширина превышает 30 метров.

На всех остальных судоходных путях в акватории морского порта не допускается буксировка состава, состоящего из нескольких объектов (речных барж, плашкоутов), за кормой только одного буксировщика, если общая длина буксирного состава превышает 250 метров, а общая ширина превышает 30 метров.

92. Сплав леса в акватории морского порта допускается в плотях и кошелях. Первоначальный лесосплав несвязанных между собой бревен в акватории морского порта, а также сплав леса в плотях без буксирного обеспечения не допускается.

93. На каждую буксировку плотов в акватории морского порта судовой агент (капитан, судовладелец) головного буксира, являющийся руководителем операции по буксировке плота, для включения в график движения и расстановки судов в морском порту подает заявку капитану морского порта о разрешении буксировки плота, в которой указываются:

габариты плота (длина и ширина в метрах);

откуда и куда ведется плот;

наименование и мощность головного буксира;

наименование и мощность каждого вспомогательного буксира.

94. За четыре часа до планируемого захода плота в акваторию морского порта СУДС передает информацию капитану головного буксира о:

возможных ограничениях для плавания по маршруту буксировки плота;

гидрометеорологических условиях в морском порту;

возможной встрече с морскими судами, совершающими движение по каналам морского порта;

расстановке судов на рейдах.

95. При движении плотов в акватории морского порта капитан головного буксира должен сообщать СУДС:

время начала движения в акватории морского порта;

время прохождения контрольных точек, указанных в [пункте 113](#) настоящих Обязательных постановлений;

время подхода к запланированной плотостоянке и время окончания установки плота на плотостоянке.

Сведения о плотостоянках в морском порту приведены в [приложении N 13](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

96. Буксировка плотов в акватории морского порта не допускается в случаях:
если скорость ветра более 14 метров в секунду;
неблагоприятного прогноза погоды на ближайшие 12 часов (ветер силой более 14 метров в секунду, туман и другие неблагоприятные гидрометеорофакторы);
появления первичных форм льда;
если заявлен проход судов под подъемные пролеты автодорожного и железнодорожного мостов в Бакарицком рукаве и в протоке Бакарица в период с 02.00 до 05.30 местного времени.
Формирование плотов должно обеспечивать безопасность их буксировки.

97. Судно, занятое буксировкой плота или судно-буксир, капитан которого является руководителем операции по буксировке плота (головной буксир), если судов несколько, и один из вспомогательных буксиров в хвосте плота в дополнение к огням, предписанным [Правилем 24\(а\) МППСС-72](#), должны нести два синих круговых огня с дальностью видимости не менее одной морской мили, которые выставляются на ноках рея левого и правого бортов мачты, где выставлены топовые огни.

Расстояние между указанными в [абзаце первом](#) настоящего пункта синими круговыми огнями должно быть не менее 1,5 метра.

Какой из вспомогательных буксиров должен нести дополнительные огни, устанавливает капитан судна-буксира, являющегося руководителем операции по буксировке (головной буксир).

98. Дистанция между двумя буксируемыми плотами, следующими в одном направлении в реке Маймакса, не должна быть менее одного километра; на остальной части акватории морского порта - не менее 500 метров.

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

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

101. Если буксировщики плота испытывают затруднения в управлении плотом, то капитан головного буксира обязан доложить об этом СУДС и своему диспетчеру, запросив у последнего дополнительные буксирные средства.

102. Все буксиры, принимающие участие в буксировке плота должны удерживать плот в пункте его постановки до тех пор, пока плот не будет надежно закреплен за стационарные причальные устройства и получатель плота не даст разрешение на отход от плота.

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

Если для работы буксирам необходим выход на канал (фарватер), то при приближении судов, которые могут идти только по этому каналу, они обязаны заблаговременно освободить проход таким судам, уйдя за бровку канала.

При ограниченной видимости буксиры, стоящие с ширмами для улавливания аварийной древесины, должны прижаться к берегу настолько, насколько им позволяет осадка, и встать на якорь.

104. Маломерные суда, осуществляющие сбор плавающей древесины и ее уборку с берегов реки, не должны мешать движению других судов.

105. В случае аварии или инцидента с плотом, в результате которых произошел роспуск древесины, капитан головного буксира обязан немедленно доложить об этом диспетчерской службе и СУДС, а также дать команду вспомогательным буксирам предпринять меры по ликвидации или уменьшению последствий аварии или инцидента, сохранению древесины и сплочного такелажа.

106. В зависимости от размеров аварийного роспуска древесины из буксирюемых плотов или лесостоянок, диспетчерская служба головного буксира обязана организовать и обеспечить сбор распущенной древесины собственными и/или дополнительными буксирными средствами.

V. Описание зоны действия системы управления движением судов и правила плавания судов в этой зоне за исключением удаленного участка на ЗФИ

107. Зоной действия системы управления движением судов морского порта является акватория морского порта.

Обязательная проводка судна с использованием рекомендаций СУДС, а также оказание помощи в судовождении осуществляется в акватории с границами:

от точки с координатами 65°01,4' северной широты и 40°10,2' восточной долготы по дуге окружности, проведенной радиусом 5 миль из точки установки светящего буя Мудьюгский N 1 до

точки с координатами 65°52,5' северной широты и 40°00,0' восточной долготы, далее по линии, проходящей через следующие точки:

№ 1 64°45,7' северной широты и 40°22,0' восточной долготы;

№ 2 64°45,9' северной широты и 40°26,8' восточной долготы,

далее по береговой линии левого берега реки Маймакса до параллели, проходящей через передний створный знак Экономского светящего створа, далее по параллели с переходом на правый берег реки Маймакса и далее по нему до левого берега реки Кузнечиха до параллели, проходящей через верхний конец причала № 17 нефтебазы ОАО НК "Роснефть - Архангельскнефтепродукт" с переходом на правый берег реки Кузнечиха и по ее правому берегу до ее устья, затем на север по правому берегу реки Маймакса, по западному берегу островов Муравой и Лебедин с переходом на мыс Южный острова Мудьюгский и далее по западным берегам островов Мудьюгский и Голая Кошка до южной оконечности безымянной косы Зимнего берега Двинского залива и по ее западному берегу до исходной точки, с координатами 65°01,4' северной широты и 40°10,2' восточной долготы.

В остальной части акватории морского порта Архангельск СУДС оказываются информационные услуги и услуги по организации движения судов только с использованием автоматической идентификационной системы (далее - АИС) и ОВЧ радиосвязи на основании графика движения и расстановки судов, утвержденного капитаном морского порта.

108. Связь СУДС с судами в морском порту осуществляется на 14 канале связи ОВЧ (канал контроля, вызова и связи с судами в период их движения), на 69 канале связи ОВЧ (канал связи с судами при оказании помощи в судовождении), позывной "Архангельск-Радио-17".

109. В акватории морского порта контроль движения судов осуществляется капитаном морского порта на 14 и 16 каналах связи ОВЧ, позывной "Архангельск-Радио-5".

110. Капитаны судов, следующих в морской порт с моря, за две морские мили до подхода к границе акватории морского порта обязаны установить связь с СУДС.

111. Капитаны судов, следующих в морской порт с внутренних водных путей, должны установить связь с СУДС за два километра до южной границы акватории морского порта.

112. В период ледокольной проводки судов капитаны судов, намеревающиеся совершить переход в акватории морского порта, уведомляют об этом капитана морского порта до 09.30 местного времени текущих суток и сообщают:

название судна;

маршрут перехода;

осадки носом и кормой;

высоту рангоута от действующей ватерлинии на момент перехода, если судно следует под подъёмный пролёт железнодорожного или автодорожного мостов;

предполагаемое время готовности судна к переходу.

113. Суда, следующие в акватории морского порта от светящего буя "Мудьюгский № 1" до нефтебазы Талаги или в сторону южной границы акватории морского порта и обратно, информируют СУДС о времени прохождения следующих контрольных точек морского порта:

светящего буя "Мудьюгский № 1";

параллели заднего знака створа Мудьюгских башен (в период ледокольной проводки судов);

параллели светящего знака Лебединский;

параллели заднего знака створа Переходной (Чижовский рейд);

светящего буя Экономский;

точки пересечения границ зоны ответственности постов "Архангельск-радио-5" и "Архангельск-Радио-17";

устья протоки Повракулка (Гидролизный завод);

точки пересечения Амосовского и Корабельного створов;

острова Мосеев;

буя Кегостровский (только при следовании в Никольский рукав либо из Никольского рукава);

железнодорожного и автодорожного мостов.

Суда, указанные в [абзаце первом](#) настоящего пункта, также информируют СУДС и капитана морского порта:

о вынужденной постановке на якорь на фарватере или вблизи него с указанием координат места;

о подходе к месту швартовки или якорной стоянки;

об окончании швартовки, постановки на якорь либо съёмки с якоря.

В период ледокольной проводки судов суда, указанные в [абзаце первом](#) настоящего пункта, сообщают дополнительно:

о том, что судно застряло во льду с указанием координат места;

о проходе ледовых пешеходных и транспортных переправ.

VI. Правила стоянки судов в морском порту и указание мест их стоянки за исключением удаленного участка на ЗФИ

114. Стоянка судов в морском порту осуществляется на рейдах морского порта, на якорном месте, расположенного в границах акватории удаленного участка на ЗФИ, в точках с координатами 80°44'07,00" северной широты и 047°40'06,00" восточной долготы (далее - якорное место акватории удаленного участка на ЗФИ), сведения о которых приведены в [приложении N 3](#) к настоящим Обязательным постановлениям, и у причалов морского порта.

115. Чижевский рейд морского порта предназначен для стоянки судов длиной до 175 метров с осадкой до 9,2 метра. Стоянка судов на рейде неблагоприятна при ветрах северных и северо-западных направлений.

116. Судам длиной более 130 метров, стоящим на якорю на Чижевском рейде, при смене направления приливо-отливного течения необходимо держать судовую энергетическую установку в готовности для отхода с рейда.

117. При установившемся ледовом покрове в акватории морского порта на каждой якорной стоянке Чижевского рейда разрешена одновременная стоянка двух судов.

118. Якорная стоянка N 1 Чижевского рейда предназначена для стоянки судов длиной до 100 метров с осадкой до семи метров.

Якорная стоянка N 2 Чижевского рейда предназначена для стоянки судов длиной до 130 метров с осадкой до 7,5 метра.

Якорная стоянка N 3 Чижевского рейда предназначена для стоянки судов длиной до 175 метров с осадкой до 9,2 метра.

Якорная стоянка N 4 Чижевского рейда предназначена для стоянки судов длиной до 160 метров с осадкой до семи метров.

119. Северный участок Соломбальского рейда морского порта предназначен для стоянки судов длиной до 100 метров с осадкой до 5,5 метра.

120. Южный участок Соломбальского рейда предназначен для судов длиной до 160 метров с осадкой до восьми метров.

121. При сильных ветрах северо-западных направлений на Соломбальский рейд из Корабельного рукава приходит крупная зыбь, стоянка на якорю становится небезопасной.

122. Якорное место акватории удаленного участка на ЗФИ предназначено для стоянки круизных судов длиной до 91 метра и осадкой до 4,2 метра.

Для судов, имеющих класс ледовых усилений, якорное место доступно в летний период, когда Залив Дежнёва и бухта Северная свободны ото льда.

123. Краснофлотский рейд предназначен для стоянки судов длиной до 160 метров с осадкой до восьми метров, ожидающих прохода под железнодорожным и автодорожным мостами и постановки к причалам "Лесозавода N 2", "Лесозавода N 3" и погрузочно-разгрузочного района "Бакарица".

124. Зеленецкий рейд предназначен для стоянки судов длиной до 120 метров с осадкой до 4,5 метра.

125. Капитан морского порта извещается о готовности причала к швартовке судна за один час до начала швартовочной операции оператором причала.

126. Стоянка судов более чем в три корпуса у причалов морского порта не допускается.

Стоянка судов у причалов морского порта в два или в три корпуса допускается при наличии согласия оператора причала и капитанов обоих судов.

127. Если одно из стоящих в два или три корпуса судов у причала намеревается отойти от причала, капитан отходящего судна обязан не позднее чем за два часа до отхода предупредить капитана другого судна (судов) об отходе и согласовать с ним порядок отхода и обеспечения

швартовых операций.

128. Перестановка и перетяжка несамоходных плавучих объектов у борта судна, стоящего на якоре или у причала, производится с обязательным буксирным обеспечением.

129. Стоянка судов у причалов, не защищенных от воздействия ледохода, и на рейдах морского порта в период ледохода не допускается. Сведения о пунктах отстоя судов и причалах, защищенных от воздействия ледохода, приведены в [приложении N 12](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

130. Во время выполнения швартовых операций суда, швартующиеся с буксирным обеспечением, должны перейти на рабочий канал связи ОВЧ, имеющийся на буксировщике, проинформировав об этом СУДС, а по завершении работы с буксировщиком вернуться на 14 рабочий канал связи ОВЧ, сообщив об этом СУДС.

131. Судам, стоящим у причала, запрещается:

производить швартовые испытания главных двигателей;

включать судовую радиолокационную станцию в рабочий режим;

выключать автоматическую идентификационную систему судна.

132. Швартовка судов к причалам морского порта допускается при скоростях ветра, не превышающих скорости, указанные в [пункте 44](#) настоящих Обязательных постановлений.

133. Суда, находящиеся в акватории морского порта, перед подходом основного льда к границам морского порта в период ледохода на реке Северная Двина должны быть укрыты в районах морского порта, хорошо защищенных от воздействия сильного паводкового течения и льда.

134. Схему расстановки судов на период ледохода, как зимовавших в пунктах отстоя, так и судов, принимаемых по заявкам судовладельцев для укрытия на этот период, владельцы пунктов отстоя должны представить капитану порта заблаговременно до подхода ледохода к акватории морского порта.

VII. Правила обеспечения экологической безопасности, соблюдения карантина в морском порту за исключением удаленного участка на ЗФИ

135. Нефтедержающие смеси, нефтяные остатки, сточные воды, мусор сдаются на специализированные суда-сборщики.

136. Сброс изолированного балласта в морском порту разрешается в том случае, если он был принят либо заменен в Белом или Баренцовом морях на расстоянии не менее 50 морских миль от ближайшего берега и в местах с глубиной моря не менее 200 метров, о чем в судовом журнале имеется подтверждающая запись.

137. Судно, на котором выявлен больной с симптомами, предполагающими наличие особо опасной инфекции, вместе с экипажем, пассажирами и грузом встает на якорь для проведения противоэпидемиологических мероприятий на Чижовском рейде.

VIII. Правила пользования специальными средствами связи на территории и акватории морского порта за исключением удаленного участка на ЗФИ

138. Суда на ходу, а также стоящие на рейдах и у причалов морского порта, обязаны нести постоянную радиовахту на 14 и 16 каналах связи ОВЧ.

139. Сведения о дополнительных средствах связи для обмена информацией, включая номера телефонов, доводятся до сведения мореплавателей капитаном морского порта.

140. Сведения о каналах связи ОВЧ, используемых в морском порту, приведены в [приложении N 4](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

141. Использование каналов связи ОВЧ, приведенных в настоящих Обязательных постановлениях, для связи между береговыми корреспондентами не допускается.

IX. Сведения о границах морских районов А1 и А2 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности за исключением удаленного участка на ЗФИ

142. Акватория морского порта находится в зоне действия морских районов А1 и А2 ГМССБ, информационно связанных с Морским спасательным координационным подцентром морского порта.

143. Связь с судами в морском районе А1 ГМССБ обеспечивается работой:

базовой станции 1 (БС-1), дальность действия ограничена радиусом 25,6 морской мили от места установки БС-1 в точке с координатами 64°32,00' северной широты и 040°32,00' восточной долготы;

базовой станции 2 (БС-2), дальность действия ограничена радиусом 24,5 морской мили от места установки БС-2 в точке с координатами 64°51,00' северной широты и 040°17,00' восточной долготы.

144. Границы морского района А2 ГМССБ ограничены радиусом 160 морских миль в сторону Горла Белого моря и радиусом 190 морских миль в сторону Кандалакшского залива от места установки базовой станции в точке с координатами 64°21,00' северной широты и 040°37,00' восточной долготы.

Х. Сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов и о глубинах акватории морского порта за исключением удаленного участка на ЗФИ

145. Сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов приведены в [приложении N 2](#) к настоящим Обязательным постановлениям.

146. Морской порт принимает суда, максимальная осадка и длина которых не должны превышать при следовании судов по основному судовому ходу от светящего буя "Мудьюгский N 1" до:

ПРР "Экономия" - 9,2 метра и 190 метров, соответственно;

причалов N 15, 17 Архангельского терминала "РН-Архангельскнефтепродукт" - 9,2 метра и 180 метров соответственно;

причалов N 160, 161 "Лесозавод N 3" - 7,5 метра и 160 метров, соответственно;

причалов погрузочно-разгрузочного района "Бакарица" в период отсутствия ледокольной проводки судов - 7,5 метра и 135 метров, соответственно; в период ледокольной проводки судов при установившемся ледовом канале - 7,5 метра и 165 метров соответственно;

морских причалов N 149, 150 Объединенного морского и речного вокзалов - 5,6 метра и 165 метров соответственно;

по каналам Никольского рукава:

от Городского рейда до причалов N 93, 94, 95 Цигломенского лесопильно-деревообрабатывающего комбината (далее - ЦДЛК) - 5,5 метра (на полную квадратурную воду) и 110 метров, соответственно;

от причалов ЦДЛК до Лайского дока - 3,5 метра (на полную квадратурную воду) и 100 метров соответственно;

причалов N 169, 170 "Лесозавод N 2" - шесть метров и 100 метров соответственно;

причалов N 171, 172, 173 погрузочно-разгрузочного района "Жаровиха" - 5,2 метра и 120 метров, соответственно;

причалов N 174, 175, 176 ОАО "Архангельский целлюлозно-бумажный комбинат" - 3,5 метра и 130 метров, соответственно.

147. Ширина ледового канала в местах расположения ледовых переправ обеспечивает проход судов шириной до 22 метров, за исключением ледового канала в месте расположения пешеходной ледовой переправы ПРР "Экономия" - "Лесозавод N 29", ширина которого обеспечивает проход судов шириной до 30 метров.

148. Сведения о фактических глубинах акватории и у причалов морского порта и допустимые осадки судов доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей ежегодно и при их изменении по адресу в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": www.martr.ru.

XI. Сведения о переработке опасных грузов за исключением удаленного участка на ЗФИ

149. В морском порту допускается переработка опасных грузов всех классов опасности ИМО.

150. Грузовые операции с нефтью и нефтепродуктами производятся на причалах нефтяных терминалов N 15, 17, 130 и 132.

ХII. Сведения об организации плавания судов во льдах в морском порту за исключением удаленного участка на ЗФИ

151. Период ледокольной проводки судов в морском порту объявляется с наступлением ледостава и завершается с окончанием ледохода в устьевой части реки Северная Двина.

152. Начало и окончание периода ледокольной проводки судов в акватории морского порта в Белом море объявляются капитаном морского порта.

153. Для обеспечения ледокольной проводки судов в морском порту создается штаб ледокольных проводок.

154. Информация о подходе судна к условной линии, соединяющей мысы Святой Нос и Канин Нос, передается за 72 часа и подтверждается за 24 часа до ожидаемого подхода к точке формирования каравана ледокольной проводки (далее - ТФК) в соответствии с [пунктом 27](#) настоящих Обязательных постановлений.

ТФК определяется капитаном порта и капитаном ледокола, формирующего караван ледокольной проводки.

Время и порядок следования судов через лед, а также число проводимых одновременно судов определяются капитаном морского порта на 11.00 каждых суток и размещаются по адресу в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": www.marm.ru. При изменении ледовой обстановки и необходимости внесения изменений время и порядок следования судов через лед уточняются по состоянию на 20.00 текущих суток с последующим размещением в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

155. В зависимости от прогнозируемой ледовой обстановки в акватории морского порта капитан морского порта устанавливает ограничения по режиму ледового плавания судов в соответствии с [приложением N 11](#) к настоящим Обязательным постановлениям. Уведомление об ограничениях по ледовому плаванию и местонахождению ТФК размещается по адресу в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет": www.marm.ru не позднее чем за 14 суток до предполагаемой даты введения ограничений по ледовому плаванию и местонахождению ТФК.

156. В период образования первичных форм льда плавание судов, не имеющих ледовых усилений, допускается до места длительной стоянки судна.

157. Суда, следующие в морской порт, подходят к ТФК с использованием указаний капитана ледокола и рекомендаций штаба ледокольных проводок. Суда, не имеющие возможности следовать в ТФК самостоятельно, по заявке судовладельца (капитана судна) обеспечиваются ледокольной проводкой. Судно для следования в морской порт или из морского порта в период ледокольной проводки судов должно иметь возможность работать полным ходом (вперед и назад).

158. Ледокольная проводка судов осуществляется линейными и портовыми ледоколами в составе каравана ледокольной проводки от ТФК до места первой стоянки в морском порту и от места последней стоянки в морском порту до ледовой кромки в Белом море. В случае невозможности следования в составе каравана ледокольной проводки судно может запросить индивидуальную ледокольную проводку, которая осуществляется при наличии ледоколов, свободных от ледокольной проводки караванов.

159. Формирование каравана ледокольной проводки на заход/выход в/из морской порт осуществляется капитаном морского порта в соответствии с [пунктом 154](#) настоящих Обязательных постановлений, исходя из:

времени подхода судна к ТФК;

времени поступления заявки на заход в морской порт или выход из морского порта;

очередности движения судов, установленной [Общими правилами](#);

ограничений для судов по режиму ледового плавания.

С подходом к ТФК судно устанавливает радиосвязь с ледоколом и действует в соответствии с его указаниями. При необходимости помощь в установлении радиосвязи судна с ледоколом оказывает штаб ледокольных проводок.

160. С учетом фактической ледовой обстановки в акватории морского порта и технических характеристик судов суда могут следовать с использованием рекомендаций капитана ледокола и штаба ледокольных проводок по маршруту самостоятельно.

Суда, следующие самостоятельно, обязаны информировать штаб ледокольных проводок о движении каждые четыре часа и сообщать ледовую обстановку на маршруте движения.

161. Суда, включенные в состав каравана ледокольной проводки, по команде ледокола, осуществляющего ледокольную проводку, переходят на каналы связи ОВЧ, указанные ледоколом.

162. Околка судов разрешается только ледоколом.

163. Запасы топлива, продовольствия и воды на судне должны обеспечить автономность судна не менее чем на 14 суток с момента подхода судна к ТФК для захода судна в морской порт. При нахождении судна в районе ледокольной проводки судов более чем 14 суток с момента подхода судна к ТФК капитан морского порта предпринимает неотложные меры по проводке судна в морской порт.

164. Суда, стоящие у причалов либо на рейдах морского порта, не защищенных от воздействия ледохода, не позднее чем за одни сутки до подхода основного льда к границам морского порта должны быть укрыты в местах, защищенных от ледохода, или выведены в море.

165. Капитаны судов должны заблаговременно по согласованию с капитаном морского порта определить место укрытия судов от ледохода.

166. Суда осуществляют проход через ледовые переправы в соответствии с [пунктом 33](#) настоящих Обязательных постановлений.

167. Суда, следующие по ледовому каналу при подходе к ледовым переправам, обязаны на расстоянии не менее 0,5 морской мили до ледовой переправы подать один продолжительный звуковой сигнал.

168. Если к моменту подхода судна к ледовой переправе у капитана судна отсутствует информация о том, что переправа убрана и проход свободен, судно должно остановиться на расстоянии не менее 150 метров от ледовой переправы. Возобновить движение такое судно вправе после получения информации о том, что ледовая переправа убрана и получено разрешение на движение.

169. Разрешением судну на проход ледовой переправы являются:

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

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

170. Суда, ожидающие своей очереди для прохода через ледовую переправу, должны не менее чем за 300 метров до места наведения переправы врезаться в правую по ходу кромку ледового канала и остановиться для расхождения с судами, идущими навстречу. Возобновить движение такие суда могут после получения разрешения СУДС.

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

ХIII. Сведения о передаче информации капитанами судов, находящихся в морском порту, при возникновении угрозы актов незаконного вмешательства в морском порту за исключением удаленного участка на ЗФИ

172. При возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в морском порту капитан судна либо лицо командного состава, ответственное за охрану судна, незамедлительно информируют об этом должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, а также капитана морского порта.

173. Капитану морского порта предоставляется информация об уровне охраны портовых средств и об уровне охраны судов, находящихся в морском порту, а также о любых изменениях в их уровнях охраны.

174. Оповещения о возникновении угрозы актов незаконного вмешательства в морском порту и об изменении уровня охраны судна, а также подтверждение получения указанных оповещений

осуществляются незамедлительно с момента возникновения указанных в оповещениях обстоятельств на каналах связи ОВЧ.

175. Обо всех происшествиях, связанных с обнаружением подозрительных предметов или взрывных устройств, о признаках подготовки и проведении актов незаконного вмешательства, фактах незаконного проникновения на суда, при получении какой-либо информации о подготовке террористических актов, а также обо всех нарушениях установленного порядка или подозрительных лицах в морском порту капитаны судов, находящихся в морском порту, незамедлительно информируют капитана морского порта, должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, на рабочих каналах связи ОВЧ, а также дополнительными средствами связи, которые доводятся до сведения заинтересованных лиц капитаном морского порта.

XIV. Сведения о передаче навигационной и гидрометеорологической информации капитанам судов, находящихся в морском порту за исключением удаленного участка на ЗФИ

176. Передача прогноза погоды осуществляется капитаном морского порта ежедневно в 14.00 местного времени на 14 канале связи ОВЧ.

177. Передача особо важных сообщений и штормовых предупреждений предваряется оповещением на 14 и 16 каналах связи ОВЧ.

Суда подтверждают получение особо важных сообщений и штормовых предупреждений.

Приложение N 4 к Обязательным постановлениям (пп. 18, 140)

Сведения о каналах связи очень высокой частоты, используемых в морском порту

Абонент	Каналы связи очень высокой частоты		Позывной
	вызывной канал	рабочий канал	
Пост контроля движения судов	16	14	"Архангельск-Радио-5"
Служба управления движением судов	16	14,69	"Архангельск-Радио-17"
Морской государственный спасательный подцентр	16	2,25	"Архангельск-Радио-1"
Центральная портовая радиостанция	16	26	"Архангельск-Радио-3"
Лоцманская служба	16	14	"Архангельск-Радио-11"
Диспетчер портового флота	9	9	"Архангельск-Радио-6"
Диспетчер тралового флота	11	11	"Архангельск-Радио-31"