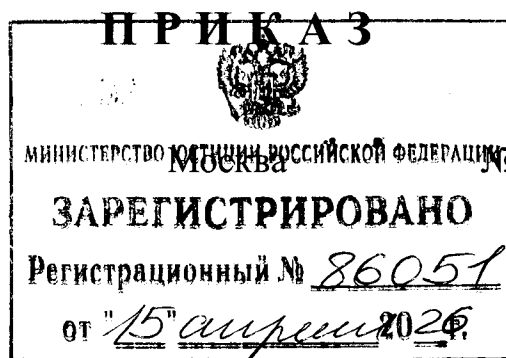




**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

12 февраля 2026 г.



60

**Об утверждении Обязательных постановлений
в морском порту Керчь**

В соответствии с частью 2 статьи 14 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и абзацем первым пункта 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Обязательные постановления в морском порту Керчь.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 октября 2015 г. № 313 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Керчь» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 октября 2015 г., регистрационный № 39490);

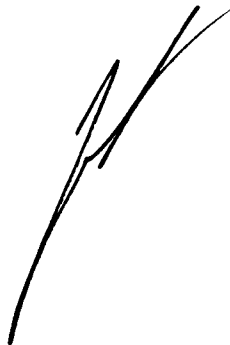
приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 10 марта 2016 г. № 49 «О внесении изменений в Обязательные постановления в морском порту Керчь, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 октября 2015 г. № 313» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 23 мая 2016 г., регистрационный № 42204);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 марта 2018 г. № 99 «О внесении изменений в Обязательные постановления в морском порту Керчь, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 октября 2015 г. № 313» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 5 апреля 2018 г., регистрационный № 50667);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 10 января 2024 г. № 6 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 октября 2015 г. № 313 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Керчь» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 15 февраля 2024 г., регистрационный № 77272).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2026 г. и действует до 1 сентября 2032 г.

Министр



А.С. Никитин

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ в морском порту Керчь

І. Общие положения

1. Обязательные постановления в морском порту Керчь (далее – Обязательные постановления) содержат:

описание морского порта Керчь (далее – морской порт);

правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта, в том числе меры обеспечения безопасности мореплавания для захода судов в морской порт, выхода судов из морского порта, а также особенности регулирования захода автономных судов в морской порт и выхода автономных судов из морского порта;

правила плавания судов в акватории морского порта и на подходах к нему с учетом особенностей плавания автономных судов в акватории морского порта;

описание зоны действия систем управления движением судов (далее – СУДС) и правила плавания судов в этих зонах, правила взаимодействия радиолокационных СУДС с автономными судами;

правила стоянки судов в морском порту и указание мест их стоянки;

правила обеспечения экологической безопасности, включающие установление видов отходов с судов, подлежащих сбору в морском порту, правила обеспечения соблюдения карантина в морском порту;

правила пользования специальными средствами связи на территории морского порта;

сведения о границах территории морского порта;

сведения о подходах к морскому порту;

сведения о границах морских районов А1 и А2 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности¹ (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 и подходов к нему;

сведения о переработке опасных грузов;

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 г. № 813 «О создании и функционировании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности».

сведения об организации плавания судов во льдах в морском порту и на подходах к нему;

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.

2. Обязательные постановления подлежат исполнению экипажами судов независимо от их флага и прав на них, а также юридическими лицами и физическими лицами, в том числе индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность в морском порту и на подходах к нему.

3. Плавание судов в морском порту и на подходах к нему, стоянка судов в акватории морского порта осуществляются в соответствии с Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 ноября 2021 г. № 395² (далее – Общие правила), и Обязательными постановлениями.

II. Описание морского порта

4. Морской порт расположен на восточном побережье полуострова Крым, в западной части Керченского пролива, который соединяет Азовское и Черное моря. Акватория морского порта включает 7 участков:

участок № 1 расположен в акватории порта Крым (далее – участок Крым);

участок № 2 расположен в акватории Керченского торгового порта (далее – участок Керченский торговый порт);

участок № 3 расположен в акватории Керченского рыбного порта (далее – участок рыбный порт);

участок № 4 расположен в акватории порта Камыш-Бурун (далее – участок порт Камыш-Бурун);

участок № 5 расположен в акватории якорной стоянки № 471 (подрайоны «А», «В», «С») (далее – участок якорная стоянка № 471);

участки №№ 6, 7 расположены в акватории рыбопромышленных предприятий.

5. Границы морского порта установлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2015 г. № 1963-р.

6. Навигация в морском порту осуществляется круглогодично, морской порт осуществляет работу круглосуточно, имеет грузо-пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации³.

² Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 1 июня 2022 г., регистрационный № 68677; с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 4 декабря 2023 г. № 396 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 11 марта 2024 г., регистрационный № 77468), от 23 декабря 2025 г. № 456 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 5 февраля 2026 г., регистрационный № 85246). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 12 ноября 2021 г. № 395 данный акт действует до 1 сентября 2028 г.

³ Пункт 327 перечня пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 ноября 2017 г. № 2665-р.

7. Климатические, гидрологические и метеорологические особенности морского порта:

преобладают ветра северо-восточного и южного направлений;

плавание судов в морском порту осуществляется в гидрометеорологических условиях, характеризующихся сгонно-нагонными колебаниями уровня воды;

скорость приливных и отливных течений в Керченском проливе достигает 3 узла.

8. В морском порту и на подходах к нему осуществляется оказание услуг по обслуживанию судов⁴, в том числе для пополнения запасов судов продовольствием, топливом, пресной водой, приема судовых отходов, а также проведения ремонта судового оборудования и водолазного осмотра судов.

9. На подходе к морскому порту расположены:

Керчь-Еникальский канал (далее – КЕК);

Керченский подходной канал (далее – КПК);

подходной канал рыбного порта (далее – ПКРП);

подходной канал порта Камыш-Бурун (далее – ПКПКБ);

Таманский судоходный путь (далее – ТСП), состоящий из фарватеров №№ 50 и 52, участка перехода между фарватерами №№ 50 и 52;

запретные для плавания районы в зоне Крымского моста в акватории Керченского пролива (сведения о подходе к морскому порту приведены в приложении № 1 к Обязательным постановлениям).

III. Правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта, в том числе меры обеспечения безопасности мореплавания для захода судов в морской порт, выхода судов из морского порта, а также особенности регулирования захода автономных судов в морской порт и выхода автономных судов из морского порта

10. Информация о заходе судна в морской порт и выходе судна из морского порта⁵ передается капитану морского порта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее – сеть «Интернет») по адресу: www.portcall.marinet.ru.

Заход автономных судов в морской порт и выход автономных судов из морского порта осуществляются в соответствии с настоящей главой и главой VI¹ Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ).

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

12. При заходе в морской порт и выходе из морского порта капитаны судов должны следовать с безопасной скоростью с тем, чтобы они могли предпринять

⁴ Часть 1 статьи 17 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 261-ФЗ).

⁵ Пункт 3 статьи 13 Федерального закона № 261-ФЗ. Пункты 43 и 45 Общих правил.

надлежащее и эффективное действие для предупреждения столкновения⁶, используя главные двигатели или отдачу якоря.

IV. Правила плавания судов в акватории морского порта и на подходах к нему с учетом особенностей плавания автономных судов в акватории морского порта

13. В акватории морского порта действует разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с суточным графиком движения и расстановки судов в морских портах (далее – суточный график).

Суточный график утверждается капитаном морского порта ежедневно в 15:00 по местному времени на основании информации о заходе судна в морской порт и выходе судна из морского порта, передаваемой в соответствии с пунктом 10 Обязательных постановлений, и размещается в сети «Интернет» по адресу: www.bsamp.ru.

14. Плавание автономных судов в морском порту осуществляется в соответствии с настоящей главой и главой VI¹ КТМ.

15. Движение судов в акватории морского порта и на подходах к нему и осуществление операций по постановке судов на якорь и снятию их с якоря регулируются СУДС в соответствии с суточным графиком (сведения о якорных стоянках морского порта приведены в приложении № 2 к Обязательным постановлениям).

16. До начала движения капитан судна должен запросить разрешение СУДС на начало движения в акватории морского порта⁷ на каналах связи очень высокой частоты (далее – ОВЧ), используемых в морском порту (сведения о каналах связи очень высокой частоты, используемых в морском порту, приведены в приложении № 3 к Обязательным постановлениям).

17. На участках Крым, Керченский торговый порт, рыбный порт и порт Камыш-Бурун движение судов и осуществление швартовных операций при видимости менее 3 кабельтовых и (или) при скорости ветра более 14 метров в секунду не допускаются.

18. В морском порту и на подходах к нему осуществляется буксирное обеспечение судов (сведения о минимальном количестве и минимальной мощности буксиров для швартовных операций судов в морском порту приведены в приложении № 4 к Обязательным постановлениям).

19. При скорости ветра более 14 метров в секунду буксировка судов в акватории морского порта не допускается.

20. При плавании судов по КЕК, КПК, ТСП, ПКРП и ПКПКБ допускается буксировка на буксирном тресе только одного судна.

Длина буксирного троса при буксировке судов в акватории морского порта и на подходах к нему не должна превышать 50 метров.

⁶ Правило 6 Международных правил предупреждения столкновений судов в море от 1972 г. Являются обязательными для Российской Федерации в соответствии с Конвенцией о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море от 20 октября 1972 г. Конвенция вступила в силу для Союза Советских Социалистических Республик 15 июля 1977 г. (далее – МППСС-72).

⁷ Абзацы первый и второй пункта 32 Общих правил.

21. Не допускается плавание маломерных судов, за исключением маломерных судов, осуществляющих строительные, гидрографические и подводно-технические работы, а также судов, осуществляющих операции по обслуживанию и снабжению судов, находящихся в акваториях морского порта и на подходах к нему, объектов инфраструктуры морского порта (далее – суда портового флота), в акваториях морского порта КПК, ПКРП, ПКПКБ, ТСП и в акватории участков Керченский торговый порт, рыбный порт, порт Камыш-Бурун и Крым, за исключением случаев пересечения судами КПК, ПКРП, ПКПКБ и ТСП.

22. Плавание маломерных судов в акватории КЕК не допускается, за исключением случаев пересечения КЕК и плавания на участке КЕК от буев № 19 ($45^{\circ}18'12,0''$ северной широты и $36^{\circ}29'24,0''$ восточной долготы) и № 20 ($45^{\circ}18'12,0''$ северной широты и $36^{\circ}29'06,0''$ восточной долготы) до буев № 23 ($45^{\circ}18'30,0''$ северной широты и $36^{\circ}31'06,0''$ восточной долготы) и № 24 ($45^{\circ}18'42,0''$ северной широты и $36^{\circ}31'00,0''$ восточной долготы) (далее – зона подмостового перехода Керчь-Еникальского канала).

До начала движения в зоне подмостового перехода Керчь-Еникальского канала капитан маломерного судна должен установить связь с СУДС с использованием каналов связи ОВЧ и получить разрешение на начало движения по КЕК. Движение маломерного судна по КЕК не должно создавать помех другим судам.

Допускается пересечение маломерными судами КЕК, КПК, ПКРП, ТСП и ПКПКБ под прямым углом к общему направлению потока движения судов, не создавая помех другим судам.

23. При проходе судна через мост в Керченском проливе надводный высотный габарит судна не должен превышать 33 метра.

24. В акватории морского порта капитаны судов с динамическим принципом поддержания должны следовать на участки Керченский торговый порт, рыбный порт, порт Камыш-Бурун и Крым в водоизмещающем положении.

25. Следование судов с осадкой более 6,5 метра из КЕК на КПК и (или) из КПК в КЕК должно осуществляться с использованием буксиров.

26. Скорость движения судов на участке Керченский торговый порт не должна превышать 3 узла.

Заход судов на участок Керченский торговый порт и выход судов из участка Керченский торговый порт, а также буксировка судов длиной более 160 метров должны осуществляться в светлое время суток.

27. Скорость движения судов на участке рыбный порт не должна превышать 3 узла.

Заход на участок рыбный порт и выход из участка рыбный порт судов длиной более 100 метров и с осадкой более 5 метров должны осуществляться в светлое время суток.

28. Следование судов с осадкой более 5 метров из КПК на участок рыбный порт и (или) из участка рыбный порт на КПК должно осуществляться с использованием буксиров.

Суда с исправными подруливающими устройствами освобождаются от обязательного буксирного обеспечения при следовании из КПК на участок рыбный порт и (или) из участка рыбный порт на КПК .

29. Заход на участок порт Камыш-Бурун и выход из участка порт Камыш-Бурун судов длиной более 140 метров и (или) шириной более 20 метров должны осуществляться в светлое время суток.

Скорость движения судов на участке порт Камыш-Бурун не должна превышать 3 узла.

30. При ожидании швартовки к причалу капитан судна должен осуществить постановку судна на якорную стоянку № 450 со стороны Черного моря либо на якорную стоянку № 453 со стороны Азовского моря.

31. На КЕК установлено двухстороннее движение судов.

Допускается плавание по КЕК судов длиной не более 215 метров и с осадкой не более 8 метров.

Плавание по КЕК судов длиной более 215 метров допускается только в светлое время суток с буксирным обеспечением.

32. На КПК, ПКРП, ПКПКБ установлено одностороннее движение судов.

В зоне подмостового перехода КЕК от буев №№ 19 и 20 до буев №№ 23 и 24 установлено одностороннее движение для судов длиной более 20 метров.

33. Одностороннее движение по КЕК установлено для судов:

длиной более 165 метров или шириной более 25 метров;

стесненных своей осадкой⁸ при ограниченной возможности маневрировать судном и при большом угле дрейфа;

с опасными грузами на борту, за исключением грузов 4, 8 и 9 классов опасности Международной морской организации⁹ (далее – ИМО), которые перевозятся в закрытых грузовых помещениях.

34. Плавание судов на подходах к морскому порту в условиях ограниченной видимости допускается:

в светлое время суток – при видимости не менее 2 морских миль;

в темное время суток – при видимости ведущих створных знаков, обеспечивающих безопасность плавания судов по КЕК.

При плавании на подходах к морскому порту скорость движения судов не должна превышать:

на всем протяжении КЕК – 10 узлов (для судов с осадкой 5 метров и менее – 12 узлов);

на КПК – 7 узлов;

на ПКРП – 5 узлов;

на ПКПКБ – 6 узлов.

35. Капитаны судов и буксирных караванов, не обеспечивающие минимальную скорость движения судна 5 узлов, в зоне подмостового перехода КЕК

⁸ Правило 3h) МППСС-72.

⁹ Главы 2.4, 2.8 и 2.9 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 г. Принят Резолюцией Ассамблеи Международной морской организации (ИМО) от 27 сентября 1965 г. № А.81(IV). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Конвенцией о Международной морской организации от 6 марта 1948 г. Конвенция вступила в силу для Союза Советских Социалистических Республик 17 марта 1958 г.

от буев №№ 19 и 20 до буев №№ 23 и 24 должны осуществлять плавание с обязательным буксирным обеспечением (с мощностью буксира не менее 600 кВт).

36. Интервал между судами, заходящими в КЕК и следующими по КЕК в одном направлении с другими судами, должен быть не менее 1 морской мили, за исключением случая, предусмотренного пунктом 146 Общих правил.

37. Обгон судов двумя судами одновременно не допускается.

Обгон судов на КПК, ПКРП, ПКПКБ не допускается.

Обгон судов на КЕК допускается по согласованию капитана судна с СУДС при осадке судов не более 4,5 метра.

38. При пересечении КЕК капитаны судов должны информировать СУДС о пересечении КЕК на каналах связи ОВЧ, используемых в морском порту, и следовать с использованием рекомендаций СУДС.

Пересечение судами КЕК должно осуществляться под углом, наиболее близким к прямому.

Суда, следующие по КЕК и пересекающие КЕК, не должны создавать помех другим судам.

39. В месте соединения КЕК и КПК имеется расширение, примыкающее к правой (зеленой) бровке КЕК, указанное на государственных навигационных картах¹⁰, предназначенное для обеспечения безопасного поворота судов, следующих из КЕК на КПК и (или) из КПК на КЕК.

На участке расширения постановка судов на якорь не допускается.

40. Зона паромной переправы (далее – ЗПП) включает участок акватории морского порта, ограниченный линиями, параллельными оси фарватера № 28 (323,5° – 143,5°, 121,1° – 301,1°), шириной 5 кабельтовых, пересекает КЕК и ТСП и ограничена линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

№ 1 45°21'22,12" северной широты и 36°37'30,32" восточной долготы;

№ 2 45°22'08,29" северной широты и 36°38'23,51" восточной долготы;

№ 3 45°21'27,67" северной широты и 36°39'59,81" восточной долготы;

№ 4 45°20'56,78" северной широты и 36°40'32,51" восточной долготы;

№ 5 45°20'08,36" северной широты и 36°39'38,56" восточной долготы;

№ 6 45°20'43,17" северной широты и 36°39'00,84" восточной долготы.

На фарватере № 28 установлены створы светящихся знаков.

41. Капитан судна длиной более 90 метров или с осадкой более 4 метров за 0,5 морских миль до входа в ЗПП должен выставлять до выхода судна из ЗПП:

днем – черный шар;

ночью или в условиях ограниченной видимости – красный круговой огонь, дальность видимости которого должна составлять не менее 3 морских миль.

42. Капитаны паромов, пересекающих КЕК и ТСП в ЗПП, должны уступать дорогу судам, на которых выставлены огни и знаки в соответствии с пунктом 41 Обязательных постановлений, а также судам, на которых выставлены огни и знаки в соответствии с правилом 28 МППСС-72, следующим в составе каравана.

Капитаны судов длиной менее 90 метров или с осадкой менее 4 метров должны уступать дорогу паромам.

¹⁰ Статья 10.1 Федерального закона от 14 февраля 2009 г. № 22-ФЗ «О навигационной деятельности».

В условиях ограниченной видимости капитаны паромов и судов, находящихся в ЗПП, пересекающих ТСП и КЕК, должны уступать дорогу судам, следующим по ТСП и КЕК.

43. На паромах, находящихся в ЗПП, должны быть выставлены 2 зеленых круговых огня, расположенных ниже топовых огней вертикально один над другим и видимых по всему горизонту на расстоянии не менее 3 морских миль.

При выходе парома за пределы ЗПП зеленые огни должны быть выключены.

Капитан парома, следующего на участок Крым, должен пропустить паром, выходящий из участка Крым.

44. В ЗПП запрещаются:

постановка судов на якорь;

траление и плавание судов с вытравленной якорь-цепью, канатами или снастями;

плавание прогулочных судов.

45. Плавание пассажирских паромов в акватории морского порта при скорости ветра более 17 метров в секунду не допускается.

Плавание железнодорожных паромов акватории морского порта при скорости ветра более 12 метров в секунду не допускается.

46. В морском порту осуществляется обязательная лоцманская проводка судов.

Районы необязательной лоцманской проводки судов в морском порту отсутствуют.

47. К районам обязательной лоцманской проводки судов относятся:

КЕК от светящего буя № 1 до Варзовского буя осевого;

ТСП;

КПК;

ПКРП;

ПКПКБ;

участки Крым, Керченский торговый порт, рыбный порт и порт Камыш-Бурун.

48. От обязательной лоцманской проводки судов освобождаются следующие категории судов¹¹, за исключением судов, находящихся в аварийном состоянии¹², судов с опасными грузами (за исключением опасных грузов 1 и 2 подклассов 4, 8 и 9 классов опасности ИМО, которые перевозятся в закрытых грузовых помещениях), пассажирских судов, буксирных составов:

ледоколы;

маломерные и спортивные парусные суда;

суда портового флота;

рыболовные суда длиной не более 50 метров;

суда валовой вместимостью не более 500;

¹¹ Пункт 2 статьи 90 КТМ.

¹² Пункт 6 правила 3 главы II-1 приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море от 11 ноября 1974 г. Является обязательной в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 2 ноября 1979 г. № 975 «О принятии СССР Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года». Конвенция вступила в силу для Союза Советских Социалистических Республик 2 ноября 1979 г.

суда, капитанам которых предоставлено право плавания без лоцмана¹³.

49. Посадка лоцманов на судно с осадкой более 4,5 метра, следующего по КЕК, и (или) высадка лоцманов с судна с осадкой более 4,5 метра, следующего по КЕК, должны осуществляться в точках с координатами:

№ 1 45°12'00,0" северной широты и 36°27'54,0" восточной долготы;

№ 2 45°27'12,0" северной широты и 36°41'18,0" восточной долготы.

50. Посадка лоцманов на судно с осадкой не более 4,5 метра, следующего по КЕК, и (или) высадка лоцманов с судна с осадкой не более 4,5 метра, следующего по КЕК, должны осуществляться в точках с координатами:

№ 3 45°15'06,0" северной широты и 36°27'48,0" восточной долготы;

№ 4 45°22'36,0" северной широты и 36°40'12,0" восточной долготы.

51. Посадка лоцманов на судно, следующее по ТСП, и (или) высадка лоцманов с судна, следующего по ТСП, должны осуществляться в точках с координатами:

№ 1 45°21'55,8" северной широты и 36°40'36,0" восточной долготы;

№ 2 45°17'10,2" северной широты и 36°29'06,0" восточной долготы.

52. Посадка лоцманов на судно, следующее по ТСП для погрузки и (или) выгрузки грузов, и (или) высадка лоцманов с судна, следующего по ТСП для погрузки и (или) выгрузки, должны осуществляться в точках с координатами:

№ 3 45°05'30,0" северной широты и 36°33'31,2" восточной долготы (расположена на участке № 2 акватории морского порта Кавказ);

№ 4 45°00'00,0" северной широты и 36°32'00,0" восточной долготы (расположена на участке № 3 акватории морского порта Кавказ).

53. Капитаны судов, следующих к месту посадки лоцманов на судно, должны нести постоянную радиовахту на 10 и 14 каналах связи ОВЧ.

V. Описание зоны действия систем управления движением судов и правила плавания судов в этих зонах, правила взаимодействия радиолокационных систем управления движением судов с автономными судами

54. Акватория морского порта и подходы к нему входят в зону действия СУДС, которая обслуживает морские порты Тамань, Кавказ и Темрюк (сведения о зоне действия системы управления движением судов приведены в приложении № 5 к Обязательным постановлениям).

СУДС состоит из центра СУДС в морском порту Кавказ и субцентра СУДС в морском порту.

Зона ответственности капитана морского порта по контролю за деятельностью СУДС распространяется на акваторию морского порта и подходы к нему.

55. Регулирование движения автономных судов осуществляется в соответствии с настоящей главой и главой VI¹ КТМ.

56. Капитан судна должен установить связь с центром СУДС в морском порту Кавказ или субцентром СУДС в морском порту за 2 часа до входа в зону действия СУДС на каналах связи ОВЧ, используемых в морском порту.

Капитаны судов, следующих из морского порта Темрюк в Керченский пролив, должны за 2 часа до подхода к мысу Ахиллеон проинформировать СУДС о своем

¹³ Абзац первый пункта 1 статьи 90 КТМ.

подходе к акватории морского порта на каналах связи ОВЧ, используемых в морском порту.

57. Капитаны судов, находящихся в зоне действия СУДС, должны нести постоянную радиовахту на каналах связи ОВЧ, используемых в морском порту.

58. Капитан судна должен запросить разрешение СУДС на начало движения судна в акватории морского порта на каналах связи ОВЧ, используемых в морском порту, за 15 минут до начала движения.

В случае если капитан судна, получивший разрешение СУДС на начало движения судна, не начал движение в течение 15 минут после предполагаемого времени начала движения, капитан судна должен повторно запросить разрешение СУДС на начало движения.

59. Капитан судна должен сообщить СУДС на каналах связи ОВЧ, используемых в морском порту:

- о заходе судна в зону действия СУДС и выходе судна из зоны действия СУДС;
- о прохождении судном светящего осевого буя Варзовский;
- о посадке лоцманов на судно и (или) о высадке лоцманов с судна;
- о входе судна в КЕК и о выходе судна из КЕК;
- о прохождении судном траверза мыса Такиль.

60. Капитаны судов, осуществляющих прокладку подводного кабеля или подводного трубопровода, имеют преимущество перед судами, следующими по КЕК, о чем СУДС на каналах связи ОВЧ информирует капитанов судов, следующих по КЕК.

61. Для начала движения судна и входа судна на фарватеры и рекомендованные пути Керченского пролива, в подходные каналы морского порта в зоне действия СУДС и (или) выхода судна из фарватеров и рекомендованных путей Керченского пролива, подходных каналов морского порта в зоне действия СУДС капитан судна должен запросить разрешение СУДС на каналах связи ОВЧ и получить от СУДС информацию о навигационной обстановке и рекомендации по движению судна.

В случае если капитан судна не установил связь с СУДС, капитан судна должен осуществить постановку судна на якорь в местах, на которых допускается стоянка судна в соответствии с государственными навигационными картами, до установления связи с СУДС и сообщить СУДС свое местонахождение, используя каналы связи ОВЧ.

VI. Правила стоянки судов в морском порту и указание мест их стоянки

62. Стоянка судов в морском порту должна осуществляться у причалов и на якорных стоянках №№ 450 и 471 (сведения о якорных стоянках морского порта приведены в приложении № 2 к Обязательным постановлениям).

63. Стоянка судов у причалов морского порта лагом допускается не более чем в два корпуса¹⁴.

64. Грузовые операции по перегрузке грузов с судна на судна на якорной стоянке № 471 (подрайон «С») морского порта с наливными и сухогрузными судами

¹⁴ Пункт 76 Общих правил.

допускается осуществлять при стоянке одного из судов на судовом якоре в соответствии с Правилами оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 апреля 2009 г. № 68¹⁵.

65. Швартовка судов, лихтеров (барж) к судам, стоящим на якоре, при скорости ветра более 12 метров в секунду или волнении моря более 3 баллов не допускается.

Грузовые операции на рейдовом перегрузочном комплексе должны производиться при скорости ветра не более 10 метров в секунду или при волнении моря не более 2 баллов.

66. По указанию СУДС якорная стоянка № 471 должна использоваться судами для укрытия и стоянки в штормовую погоду до улучшения погодных условий, а также для стоянки судов, ожидающих транзитного прохода через Керченский пролив и подхода к судам-накопителям на рейдовые перегрузочные районы в границах участков №№ 2, 3, 5–7 морского порта Кавказ без оформления прихода судна в морской порт.

Капитанам судов, указанных в абзаце первом настоящего пункта, при нахождении на якорной стоянке № 471 (подрайоны «А», «В», «С») запрещается проводить грузовые операции (включая бункеровку судов топливом и водой), осуществлять посадку членов экипажа и пассажиров на судно и (или) высадку членов экипажа и пассажиров с судна.

67. На участке Керченский торговый порт не допускаются:

одновременная постановка на якорь более 2 судов длиной более 120 метров;

постановка на якорь судна длиной более 140 метров.

68. При швартовке судов к причалу № 2 отдача якорей не допускается.

69. Кратковременная постановка судна на якорь на участке рыбный порт допускается с буксирным обеспечением.

70. На причале № 3 участка Керченский торговый порт и причалах №№ 4, 5, 7, 10 участка рыбный порт допускается бункеровка судов топливом с автомашин.

71. Стоянка судов у причалов морского порта допускается при наличии запаса воды под килем судна не менее 0,3 метра.

72. Швартовка судна к причалу морского порта должна осуществляться швартовщиками, число которых определяется из расчета:

для судна валовой вместимостью до 300 – 1 швартовщик;

для судна валовой вместимостью от 301 до 1500 – 2 швартовщика;

для судна валовой вместимостью от 1501 до 2500 – 3 швартовщика;

для судна валовой вместимостью от 2501 до 5000 – 4 швартовщика;

для судна валовой вместимостью от 5001 до 10000 – 6 швартовщиков;

для судна валовой вместимостью более 10000 – 8 швартовщиков.

Руководитель швартовщиков должен установить радиосвязь с капитаном судна.

¹⁵ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 июня 2009 г., регистрационный № 14146; с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 мая 2016 г. № 122 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 7 июня 2016 г., регистрационный № 42438).

73. Перетяжка судна вдоль причала без буксирного обеспечения и лоцмана на борту судна допускается на расстояние не более длины одного корпуса судна.

При выполнении перетяжки судна не допускается отдача всех швартовных концов, при этом главные двигатели должны быть готовы к работе.

74. Выполнение водолазных работ в акватории морского порта и на подходах к нему допускается с разрешения капитана порта¹⁶.

75. Капитаны пассажирских судов, заходящих в морской порт, должны осуществлять посадку пассажиров на судно с пирса морского вокзала Керчь и высадку пассажиров с судна на пирс морского вокзала Керчь.

VII. Правила обеспечения экологической безопасности, включающие установление видов отходов с судов, подлежащих сбору в морском порту, правила обеспечения соблюдения карантина в морском порту

76. В морском порту осуществляется прием судовых отходов, предусмотренных приложениями I, IV и V к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.¹⁷

77. Сброс изолированного балласта в морском порту разрешается, если балласт был принят или заменен согласно правилу D-1 или отвечает стандарту качества балластных вод согласно правилу D-2 Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 г.¹⁸

78. Сдача бытового мусора и пищевых отходов с судов осуществляется в специализированные контейнеры.

79. В случае разлива нефти и нефтепродуктов на судне либо в акватории морского порта в районе осуществления операций по сливу-наливу нефти и нефтепродуктов указанные операции прекращаются, принимаются меры по локализации разлива нефти или нефтепродуктов в соответствии с планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации¹⁹.

Информация о загрязнении акватории морского порта должна быть незамедлительно доведена капитанами судов или операторами морских терминалов до сведения капитана морского порта на каналах связи ОВЧ, используемых в морском порту, или иным доступным способом (непосредственно капитану морского порта или с использованием радиосвязи морской подвижной службы или

¹⁶ Пункт 15 Общих правил.

¹⁷ Вступила в силу 3 февраля 1974 г. и является обязательной в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 30 сентября 1983 г. № 947 «О присоединении СССР к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года».

¹⁸ Является обязательной для Российской Федерации на основании постановления Правительства Российской Федерации от 28 марта 2012 г. № 256 «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года». Конвенция вступила в силу для Российской Федерации 8 сентября 2017 г.

¹⁹ Раздел II Правил организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2020 г. № 2366. В соответствии с пунктом 7 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2020 г. № 2366 данный акт действует до 1 января 2027 г.

морской подвижной спутниковой службы, телефонной связи, электронной почты (далее – средства связи).

80. Не допускается пересечение судами, не занятыми в операции по ликвидации разлива нефти или нефтепродуктов, загрязненной акватории морского порта.

81. При прохождении вблизи участка акватории морского порта, где осуществляется операция по ликвидации разлива нефти или нефтепродуктов, капитан судна должен снизить скорость судна до минимально возможной, позволяющей безопасно управлять судном.

82. Для предотвращения загрязнения акватории морского порта до начала грузовых и бункеровочных операций с нефтью и нефтепродуктами судном-бункеровщиком должны быть выставлены боновые ограждения:

при погрузке нефтью и нефтепродуктами судна, стоящего у свайного причала, боновое ограждение должно быть установлено вокруг судна, исключая возможность распространения нефтепродуктов в подпричальное пространство. Допускается установка оператором морского терминала (причала) бонового ограждения вдоль свайного причала на постоянной основе;

при бункеровке нефтью и нефтепродуктами судна, стоящего у причала и на рейде морского порта, боновое ограждение должно быть установлено с внешней стороны вокруг танкера-бункеровщика либо с обхватом носовой и кормовой частей танкера-бункеровщика.

В зимний период при наличии льда в акватории морского порта боновое ограждение не выставляется.

83. Капитан судна-бункеровщика должен сообщить капитану морского порта о времени начала и окончания бункеровочных операций, используя средства связи.

84. В случае разрыва бонового ограждения грузовые и бункеровочные операции с нефтью и нефтепродуктами должны быть прекращены до восстановления бонового ограждения.

85. Противозаразительные мероприятия в отношении судна, на котором выявлен больной с симптомами заболеваний, представляющих опасность для окружающих²⁰, должны осуществляться на причале № 1 участка Керченский торговый порт и на причале № 4 участка рыбный порт.

VIII. Правила пользования специальными средствами связи на территории морского порта

86. Связь с судами в акватории морского порта должна осуществляться с использованием средств связи.

Капитаны судов должны нести постоянную радиовахту на 14 и 16 каналах связи ОВЧ.

87. Капитаны судов, осуществляющих швартовные и буксировочные операции, должны использовать 9 канал связи ОВЧ.

²⁰ Часть 2 статьи 43 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации».

88. Сведения об используемых в морском порту каналах связи ОВЧ, о дополнительных средствах связи доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей при изменении таких сведений²¹ посредством размещения уведомления в сети «Интернет» по адресу: www.bsamp.ru.

89. В морском порту не допускается ведение радиопереговоров, не связанных с обеспечением безопасности мореплавания, на 3, 9, 10, 12, 14, 16, 67, 74 каналах связи ОВЧ²².

90. Использование каналов связи ОВЧ 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

91. Морской порт входит в зону действия морского района А1 ГМССБ, информационно связанного с морским спасательно-координационным центром Новороссийск.

92. Связь с судами в морском районе А1 ГМССБ обеспечивается работой базовой станции «Керчь-МПС» с радиусом действия 31 морская миля с центром в точке с координатами 45°25,55' северной широты и 036°34,19' восточной долготы.

X. Сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов и о глубинах акватории морского порта и подходов к нему

93. На участок Керченский торговый порт допускается заход судов длиной не более 200 метров.

На участок рыбный порт допускается заход судов длиной не более 160 метров.

На участок порт Камыш-Бурун допускается заход судов длиной не более 200 метров.

94. Сведения о фактических глубинах акватории и у причалов морского порта, а также проходные осадки судов доводятся капитаном морского порта до сведения мореплавателей ежегодно и при их изменении посредством размещения в сети «Интернет» по адресу: www.bsamp.ru²³ (сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов и о глубинах акватории морского порта и подходов к нему приведены в приложении № 6 к Обязательным постановлениям).

XI. Сведения о переработке опасных грузов

95. В морском порту допускается переработка опасных грузов 2–4 и 9 классов опасности ИМО.

В целях учета движения, перевалки и хранения опасных грузов в границах морского порта операторы морских терминалов по запросу капитана морского порта должны предоставлять капитану морского порта информацию о движении, перевалке и хранении опасных грузов.

²¹ Абзац второй пункта 36 Общих правил.

²² Абзац первый пункта 36 Общих правил.

²³ Пункт 61 Общих правил.

Информация об опасных грузах должна направляться капитану морского порта в сети «Интернет» по адресу: www.bsamp.ru или иным доступным способом (непосредственно капитану морского порта или используя средства связи).

Капитан морского порта должен информировать мореплавателей об изменении порядка предоставления информации об опасных грузах, используя средства связи.

96. Погрузка опасных навалочных грузов 4 класса опасности ИМО, нефтепродуктов, сжиженных газов на суда должна осуществляться у специализированных причалов морского порта.

Перегрузка опасных навалочных грузов 4 класса опасности ИМО, нефтепродуктов, перевозимых наливом, с судна на судно должна производиться на рейдовом перегрузочном районе № 471 (подрайон «С»).

97. При получении штормового предупреждения грузовые операции с опасными грузами должны быть прекращены.

98. При ожидании швартовки к причалу судна с опасным грузом постановка судов и танкеров на якорь должна осуществляться на якорных стоянках №№ 450 и 471 (подрайоны «А», «В») со стороны Черного моря и на якорной стоянке № 453 со стороны Азовского моря.

ХII. Сведения об организации плавания судов во льдах в морском порту и на подходах нему

99. Сведения о начале и об окончании периода ледокольной проводки судов в акватории морского порта размещаются капитаном морского порта в сети «Интернет» по адресу: www.bsamp.ru.

100. Для обеспечения ледокольной проводки судов в Керченском проливе создается штаб ледокольных проводок.

В зависимости от прогнозируемой ледовой обстановки в акватории морского порта капитан морского порта должен установить ограничения по режиму ледового плавания судов в акватории морского порта (далее – ограничения) (сведения об ограничениях по режиму ледового плавания судов в акватории морского порта приведены в приложении № 7 к Обязательным постановлениям) и местонахождение точки формирования каравана (далее – ТФК).

Уведомление об ограничениях и о местонахождении ТФК размещается в сети «Интернет» по адресу: www.bsamp.ru не позднее чем за 5 суток до предполагаемой даты введения ограничений.

Ограничения не применяются к судну в случае представления капитаном судна (судовладельцем) либо его морским агентом копии свидетельства судна полярного плавания, предусмотренного разделом 1.3 главы 1 Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)²⁴ (для судов, к которым применяется указанный Международный кодекс).

²⁴ Принят Резолюцией Ассамблеи Международной морской организации от 21 ноября 2014 г. № MSC.385(94) «Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)». Вступил в силу для Союза Советских Социалистических Республик 17 марта 1958 г. и является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Конвенцией о Международной морской организации от 6 марта 1948 г. Вступил в силу для Российской Федерации 1 января 2017 г.

101. Информация о подходе судна к ТФК передается капитаном судна (судовладельцем) либо морским агентом за 72 часа и подтверждается капитаном судна (судовладельцем) либо морским агентом за 24 часа до ожидаемого подхода судна к ТФК в соответствии с пунктом 10 Обязательных постановлений.

102. Капитаны судов, следующих в морской порт, должны подходить к ТФК с использованием рекомендаций СУДС.

103. Капитаны судов, не имеющих возможности следовать в ТФК самостоятельно, по заявке капитана судна (судовладельца) либо морского агента должны быть обеспечены ледакольной проводкой.

104. Капитан судна для следования в морской порт или из морского порта в период ледакольной проводки судов должен иметь возможность ручного управления главным двигателем судна.

Капитан судна возрастом 30 лет и более должен иметь подтверждение категории ледового усиления, выданное российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов в соответствии со статьей 22 КТМ.

105. Ледакольная проводка судна должна осуществляться исходя из:

времени подхода судна к ТФК;

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

очередности движения судов, установленной пунктом 148 Общих правил; ограничений.

106. С подходом к ТФК капитан судна должен установить радиосвязь с капитаном ледакола и действовать в соответствии с его указаниями. При необходимости оператор СУДС должен оказать помощь в установлении радиосвязи капитана судна с капитаном ледакола.

107. В зависимости от фактической ледовой обстановки в акватории морского порта и технических характеристик судов допускается самостоятельное следование судов по акватории морского порта.

Капитаны судов, следующих самостоятельно, должны информировать капитана морского порта о проходе назначенных капитаном морского порта контрольных точек рекомендованного маршрута и сообщать ледовую обстановку на маршруте движения, используя средства связи.

108. Обколка судов допускается только ледаколом или буксирами.

109. На судне должен быть запас топлива, продовольствия и воды в количестве, достаточном для обеспечения автономности судна не менее чем на 15 суток со дня подхода судна к ТФК для захода в морской порт.

ХIII. Сведения о передаче информации капитанами судов, находящихся в морском порту, при возникновении угрозы актов незаконного вмешательства в морском порту

110. При возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в морском порту капитан судна, внешний капитан полностью автономного судна либо лицо командного состава, включая внешний экипаж полностью автономного судна,

ответственное за охрану судна²⁵, должны информировать об этом должностное лицо объекта инфраструктуры морского порта, ответственное за охрану, а также капитана морского порта, используя средства связи.

111. Капитан судна, внешний капитан полностью автономного судна либо лицо командного состава, включая внешний экипаж полностью автономного судна, ответственное за охрану судна, должны предоставить капитану морского порта информацию об уровне охраны судна²⁶, находящегося в морском порту, а также о любых изменениях в уровнях охраны судна.

112. 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 или подозрительных лицах в морском порту капитаны судов, находящихся в морском порту, должны незамедлительно информировать 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.

113. Информация о границах зоны транспортной безопасности акватории морского порта, о порядке допуска транспортных средств в зону транспортной безопасности, а также о положениях законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности размещается в сети «Интернет» по адресу: www.bsamp.ru.

XIV. Сведения о передаче навигационной и гидрометеорологической информации капитанам судов, находящихся в морском порту

114. Экстренная информация²⁷ о навигационной и гидрометеорологической обстановке должна незамедлительно передаваться капитанам судов, внешним капитанам полностью автономных судов, находящихся у причалов и на якорных стоянках морского порта, дежурным инспектором государственного портового контроля по ее получении от метеорологической службы на 14 канале связи ОВЧ.

115. Передача навигационной и гидрометеорологической информации капитанам судов, находящихся в морском порту, должна осуществляться оператором СУДС 2 раза в сутки в 12:30 и 00:30 (по московскому времени) на 14 канале связи ОВЧ (позывной «Кавказ-Трафик»).

116. Штормовые предупреждения должны передаваться капитаном морского порта капитанам судов, находящихся в морском порту, а также юридическим лицами и физическим лицами, в том числе индивидуальным предпринимателям,

²⁵ Подпункт 6 пункта 2.1 Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Одобрен Конференцией Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Резолюция № 2 принята 12 декабря 2002 г.) и является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г. Конвенция вступила в силу для Российской Федерации 1 июля 2004 г.

²⁶ Пункт 6 постановления Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2007 г. № 746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств».

²⁷ Абзац десятый статьи 1 Федерального закона от 19 июля 1998 г. № 113-ФЗ «О гидрометеорологической службе».

осуществляющим деятельность в морском порту и на подходах к нему, на 14 канале связи ОВЧ (позывной «Кавказ-Трафик») или иным доступным способом (непосредственно капитану морского порта или используя средства связи).

Капитаны судов должны подтверждать получение особо важных сообщений и штормовых предупреждений, используя каналы связи ОВЧ.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Обязательным постановлениям
(пункт 9)

СВЕДЕНИЯ
о подходе к морскому порту

Подход к морскому порту ограничен прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- № 1 45°04'48,0" северной широты и 36°29'24,0" восточной долготы;
- № 2 45°06'48,0" северной широты и 36°29'42,0" восточной долготы;
- № 3 45°09'12,0" северной широты и 36°28'00,0" восточной долготы;
- № 4 45°11'55,9" северной широты и 36°27'47,3" восточной долготы;
- № 5 45°16'32,6" северной широты и 36°27'24,1" восточной долготы;
- № 6 45°16'40,4" северной широты и 36°25'44,2" восточной долготы;
- № 7 45°16'42,9" северной широты и 36°25'41,5" восточной долготы;
- № 8 45°16'34,6" северной широты и 36°27'24,7" восточной долготы;
- № 9 45°18'09,7" северной широты и 36°29'08,0" восточной долготы;
- № 10 45°18'43,9" северной широты и 36°31'01,0" восточной долготы;
- № 11 45°18'49,9" северной широты и 36°31'04,6" восточной долготы;
- № 12 45°18'57,2" северной широты и 36°31'03,9" восточной долготы;
- № 13 45°20'30,5" северной широты и 36°29'51,0" восточной долготы;
- № 14 45°20'34,5" северной широты и 36°29'39,6" восточной долготы;
- № 15 45°20'35,0" северной широты и 36°29'19,2" восточной долготы;
- № 16 45°20'24,1" северной широты и 36°28'18,9" восточной долготы;
- № 17 45°20'26,1" северной широты и 36°28'15,0" восточной долготы;
- № 18 45°20'41,8" северной широты и 36°29'42,4" восточной долготы;
- № 19 45°21'08,3" северной широты и 36°29'20,9" восточной долготы;
- № 20 45°21'09,5" северной широты и 36°29'25,9" восточной долготы;
- № 21 45°19'05,4" северной широты и 36°31'01,8" восточной долготы;
- № 22 45°18'52,7" северной широты и 36°31'29,6" восточной долготы;
- № 23 45°21'08,1" северной широты и 36°38'58,5" восточной долготы;
- № 24 45°21'34,4" северной широты и 36°39'30,7" восточной долготы;
- № 25 45°25'29,1" северной широты и 36°40'55,4" восточной долготы;
- № 26 45°27'24,0" северной широты и 36°41'30,0" восточной долготы;
- № 27 45°30'06,0" северной широты и 36°37'54,0" восточной долготы;
- № 28 45°30'06,0" северной широты и 36°45'36,0" восточной долготы;
- № 29 45°27'24,0" северной широты и 36°41'48,0" восточной долготы;
- № 30 45°25'28,9" северной широты и 36°41'00,0" восточной долготы;
- № 31 45°21'12,8" северной широты и 36°39'29,1" восточной долготы;
- № 32 45°18'49,4" северной широты и 36°31'32,8" восточной долготы;

- № 33 45°18'38,4" северной широты и 36°31'26,6" восточной долготы;
№ 34 45°18'24,7" северной широты и 36°30'43,1" восточной долготы;
№ 35 45°18'27,9" северной широты и 36°30'21,3" восточной долготы;
№ 36 45°18'06,3" северной широты и 36°29'11,0" восточной долготы;
№ 37 45°16'45,8" северной широты и 36°27'43,6" восточной долготы;
№ 38 45°16'30,5" северной широты и 36°27'35,8" восточной долготы;
№ 39 45°16'16,9" северной широты и 36°27'31,2" восточной долготы;
№ 40 45°11'54,4" северной широты и 36°27'52,3" восточной долготы;
№ 41 45°09'12,0" северной широты и 36°28'12,0" восточной долготы;
№ 42 45°06'48,0" северной широты и 36°30'18,0" восточной долготы;
№ 43 45°04'48,0" северной широты и 36°30'36,0" восточной долготы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Обязательным постановлениям
(пункты 15 и 62)

СВЕДЕНИЯ
о якорных стоянках морского порта

Район якорной стоянки № 450 предназначен для судов с осадкой не более 8 метров, ожидающих транзитного прохода через Керчь-Еникальский канал (далее – КЕК) и захода в морской порт, и ограничен окружностью с радиусом 6 кабельтовых.

Центр района якорной стоянки № 450 расположен в точке с координатами 45°11'17" северной широты и 36°29'07" восточной долготы.

Район якорной стоянки № 471 А расположен в подрайоне «А» якорной стоянки № 471 А и предназначен для судов с осадкой не более 8 метров, ожидающих транзитного прохода через КЕК, захода в морской порт, пополнения запасов судов продовольствием и бункеровки.

Подрайон «А» якорной стоянки № 471 А ограничен линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

№ 1 45°11'53,0" северной широты и 36°28'13,0" восточной долготы;

№ 2 45°10'39,0" северной широты и 36°28'19,0" восточной долготы;

№ 3 45°10'39,0" северной широты и 36°31'54,0" восточной долготы;

№ 4 45°11'29,0" северной широты и 36°31'46,0" восточной долготы;

№ 5 45°11'53,0" северной широты и 36°31'46,0" восточной долготы.

В подрайоне «А» якорной стоянки № 471 А допускается отдавать якоря в радиусе 150 метров в точках с координатами:

№ А-1 45°11'43,58" северной широты и 36°30'00,65" восточной долготы;

№ А-2 45°11'43,70" северной широты и 36°30'29,45" восточной долготы;

№ А-3 45°11'42,68" северной широты и 36°31'03,65" восточной долготы;

№ А-4 45°11'35,48" северной широты и 36°31'30,66" восточной долготы;

№ А-5 45°11'21,68" северной широты и 36°30'12,65" восточной долготы;

№ А-6 45°11'26,48" северной широты и 36°30'42,65" восточной долготы;

№ А-7 45°11'06,98" северной широты и 36°30'33,66" восточной долготы;

№ А-8 45°11'11,48" северной широты и 36°31'03,66" восточной долготы;

№ А-9 45°11'13,88" северной широты и 36°31'36,66" восточной долготы;

№ А-10 45°10'49,88" северной широты и 36°30'18,66" восточной долготы;

№ А-11 45°10'50,48" северной широты и 36°31'06,66" восточной долготы;

№ А-12 45°10'52,88" северной широты и 36°31'36,66" восточной долготы.

Якорная стоянка № 471 расположена в подрайонах «В», «С» якорной стоянки № 471.

Подрайон «В» якорной стоянки № 471 ограничен линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- № 1 45°10'39,0" северной широты и 36°28'47,0" восточной долготы;
- № 2 45°09'09,0" северной широты и 36°28'55,0" восточной долготы;
- № 3 45°09'09,0" северной широты и 36°32'11,0" восточной долготы;
- № 4 45°10'39,0" северной широты и 36°31'54,0" восточной долготы.

В подрайоне «В» якорной стоянки № 471 допускается отдавать якоря в радиусе 150 метров в точках с координатами:

- № В-1 45°10,29,48" северной широты и 36°29'03,36" восточной долготы;
- № В-2 45°10'24,38" северной широты и 36°29'40,56" восточной долготы;
- № В-3 45°10'29,48" северной широты и 36°30'18,66" восточной долготы;
- № В-4 45°10'29,48" северной широты и 36°30'48,66" восточной долготы;
- № В-5 45°10'29,48" северной широты и 36°31'18,66" восточной долготы;
- № В-6 45°10'09,68" северной широты и 36°29'06,66" восточной долготы;
- № В-7 45°10'03,68" северной широты и 36°29'37,86" восточной долготы;
- № В-8 45°10'00,98" северной широты и 36°30'12,66" восточной долготы;
- № В-9 45°10'09,68" северной широты и 36°30'42,66" восточной долготы;
- № В-10 45°10'09,68" северной широты и 36°31'12,66" восточной долготы;
- № В-11 45°09'47,48" северной широты и 36°29'06,66" восточной долготы;
- № В-12 45°09'41,48" северной широты и 36°29'36,66" восточной долготы;
- № В-13 45°09'40,58" северной широты и 36°30'09,06" восточной долготы;
- № В-14 45°09'49,88" северной широты и 36°30'44,46" восточной долготы;
- № В-15 45°09'49,88" северной широты и 36°31'15,06" восточной долготы;
- № В-16 45°09'21,08" северной широты и 36°29'27,06" восточной долготы;
- № В-17 45°09'21,08" северной широты и 36°30'56,76" восточной долготы;
- № В-18 45°09'29,48" северной широты и 36°31'12,66" восточной долготы.

Подрайон «С» якорной стоянки № 471 ограничен линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- № 1 45°09'09,0" северной широты и 36°28'55,0" восточной долготы;
- № 2 45°07'30,0" северной широты и 36°30'19,0" восточной долготы;
- № 3 45°07'30,0" северной широты и 36°32'36,0" восточной долготы;
- № 4 45°09'09,0" северной широты и 36°32'12,0" восточной долготы.

В подрайоне «С» якорной стоянки № 471 допускается отдавать якоря в радиусе 150 метров в точках с координатами:

- № С-1 45°09'00,48" северной широты и 36°29'40,66" восточной долготы;
- № С-2 45°09'00,48" северной широты и 36°31'10,66" восточной долготы;
- № С-3 45°09'00,68" северной широты и 36°32'00,66" восточной долготы;
- № С-4 45°08'34,48" северной широты и 36°30'03,66" восточной долготы;
- № С-5 45°08'34,48" северной широты и 36°30'48,66" восточной долготы;
- № С-6 45°08'42,08" северной широты и 36°31'40,76" восточной долготы;
- № С-7 45°08'37,28" северной широты и 36°32'06,66" восточной долготы;
- № С-8 45°08'17,48" северной широты и 36°30'00,66" восточной долготы;
- № С-9 45°08'17,48" северной широты и 36°30'36,66" восточной долготы;
- № С-10 45°08'17,48" северной широты и 36°31'36,66" восточной долготы;
- № С-11 45°08'13,88" северной широты и 36°32'12,66" восточной долготы;

- № С-12 45°07'58,28" северной широты и 36°30'18,66" восточной долготы;
№ С-13 45°08'05,48" северной широты и 36°31'06,66" восточной долготы;
№ С-14 45°07'59,48" северной широты и 36°31'52,86" восточной долготы;
№ С-15 45°07'39,56" северной широты и 36°31'19,69" восточной долготы;
№ С-16 45°07'39,56" северной широты и 36°32'04,96" восточной долготы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Обязательным постановлениям
(пункт 16)

СВЕДЕНИЯ

о каналах связи очень высокой частоты, используемых в морском порту

Абонент	Каналы связи очень высокой частоты		Позывной
	Вызывной канал	Рабочий канал	
Система управления движением судов Керченского пролива	16, 3, 10, 74 (южный сектор Керченского пролива от 44°59,8' до 45°14,1' северной широты)	10, 74	«Кавказ-Трафик»
	16, 12, 14 (центральный сектор Керченского пролива от 45°14,1' до 45°20,3' северной широты)	12, 14	
	16, 3, 12, 14 (северный сектор Керченского пролива от 45°20,3' до 45°30,1' северной широты)	12, 14	
Инспекция государственного портового контроля (участок Керченский торговый порт)	9		«Керчь-Порт-Контроль-1»
Инспекция государственного портового контроля (участок Крым)	9		«Керчь-Порт-контроль-2»
Инспекция государственного портового контроля (участок рыбный порт)	9		«Керчь-Порт-контроль-3»
Инспекция государственного портового контроля (участок порт Камыш-Бурун)	9		«Керчь-Порт-контроль-4»

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Обязательным постановлениям
(пункт 18)

СВЕДЕНИЯ
о минимальном количестве и минимальной мощности буксиров для
швартовых операций судов в морском порту

Длина судна (метры)	Минимальное количество и минимальная мощность буксиров (киловатты)
	Швартовка и отшвартовка
От 60 до 100	1 x 220
От 100 до 130	1 x 220 1 x 880
Более 130	2 x 880
Более 160	3 x 880

Сведения о минимальном количестве и минимальной мощности буксиров для судов с осадкой более 6,5 метров, следующих из Керчь-Еникальского канала в Керченский подходной канал и (или) из Керченского подходного канала в Керчь-Еникальский канал

Длина судна (метры)	Минимальное количество и минимальная мощность буксиров (киловатты)
От 100 до 130	1 x 880
От 130 до 160	1 x 880 1 x 220
Более 160	3 x 880

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Обязательным постановлениям
(пункт 54)

СВЕДЕНИЯ
о зоне действия системы управления движением судов

Зона действия системы управления движением судов ограничена береговой линией и прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- № 1 45°07,60' северной широты и 36°41,60' восточной долготы;
- № 2 44°59,75' северной широты и 36°41,60' восточной долготы;
- № 3 44°59,75' северной широты и 36°27,26' восточной долготы;
- № 4 45°06,01' северной широты и 36°27,26' восточной долготы;
- № 5 45°26,47' северной широты и 36°34,62' восточной долготы;
- № 6 45°30,10' северной широты и 36°34,62' восточной долготы;
- № 7 45°30,10' северной широты и 37°02,00' восточной долготы;
- № 8 45°23,30' северной широты и 37°23,50' восточной долготы;
- № 9 45°21,00' северной широты и 37°23,50' восточной долготы;
- № 10 45°19,95' северной широты и 36°39,48' восточной долготы;
- № 11 45°18,05' северной широты и 36°32,97' восточной долготы;
- № 12 45°13,10' северной широты и 36°39,05' восточной долготы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Обязательным постановлениям
(пункт 94)

СВЕДЕНИЯ
о технических возможностях морского порта в части приема судов
и о глубинах акватории морского порта и подходов к нему

Наименование причала	Расположение причала	Технические характеристики причала	
		Длина причала (метры)	Проектная глубина у причала (метры)
Паромный железнодорожный пирс (сооружение № 5)	Грузо-пассажирский терминал «Крым»	135,08	4,8
Служебно- вспомогательный причал (сооружение № 7) с плавпричалом	Грузо-пассажирский терминал «Крым»	124,1 (плавприча –108,8)	4,8
Причальная набережная участок № 1	«Керченская морская верфь «Фрегат»	151,2	6,15
Причальная набережная участок № 2	«Керченская морская верфь «Фрегат»	80,0	4,15
Доковая набережная	«Керченская морская верфь «Фрегат»	173,6	6,15
Причал портофлота	Керченский торговый порт	231,0	3,8
Причал № 1	Керченский торговый порт	231,74	6,7
Причал № 2	Керченский торговый порт	130,1	3,2–6,7
Причал № 3	Керченский торговый порт	258,05	6,7
Причал № 4	Керченский торговый порт	206,0	8,5
Причал № 5	Керченский торговый порт	196,2	8,5
Причал № 6	Керченский торговый порт	197,6	9,75
Причал № 7	Керченский торговый порт	214,9	9,75

Пирс № 1	Керченский судоремонтный завод	76,15	5,0
Набережная между пирсами	Керченский судоремонтный завод	56,6	4,5
Пирс № 2	Керченский судоремонтный завод	254,0	6,27
Пирс холодильника	Керченский судоремонтный завод	96,0	5,85
Набережная плавпричала	Керченский судоремонтный завод	78,0 (плавпричал – 108,8)	–
Набережная окраски цепей	Керченский судоремонтный завод	50,3	3,0
Доковая набережная	Керченский судоремонтный завод	82,3	4,0
Причал морского вокзала	Морской вокзал	44,3	0,1–3,5
Причал № 1	Керченский рыбный порт	124,0	8,02
Причал № 2	Керченский рыбный порт	167,0	8,02
Причал № 3	Керченский рыбный порт	175,0	8,02
Причал № 4	Керченский рыбный порт	205,0	8,02
Причал № 5	Керченский рыбный порт	155,0	8,02
Причал к плавучей мастерской 419 (с плавпричалом)	Керченский рыбный порт	15,0 (плавпричал – 36,0)	0,9–1,2
Причал № 7 (№ 7/1, № 7/2, № 7/3)	Керченский рыбный порт	№ 7/1 – 108,6 № 7/2 – 143,06 № 7/3 – 178,4	7,5 6,0 7,45
Причал № 8	Керченский рыбный порт	155,1	4,0
Причал № 9	Керченский рыбный порт	195,2	6,76
Причал № 10	Керченский рыбный порт	225,5	6,76
Причал № 1	Порт Камыш-Бурун	245,7	7,5
Причал № 2	Порт Камыш-Бурун	125,9	7,5
Причал № 3	Порт Камыш-Бурун	127,6	7,5
Причал № 4	Порт Камыш-Бурун	129,4	7,5
Керчь-Еникальский канал	Подходы к морскому порту Керчь	35050,0	9,35–9,75

Керченский подходной канал	Подходы к морскому порту Керчь	5100,0	8,9
Подходной канал рыбного порта	Подходы к морскому порту Керчь	2037,2	8,0
Канал порта Камыш-Бурун	Подходы к морскому порту Керчь	3053,0	7,0

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Обязательным постановлениям
(пункт 100)

СВЕДЕНИЯ
об ограничениях по режиму ледового плавания судов
в акватории морского порта

Ледовая обстановка	Суда, допускаемые к плаванию во льдах под проводкой ледоколов или самостоятельно	Суда, допускаемые к плаванию во льдах под проводкой ледоколов	Суда, не допускаемые к плаванию во льдах
Толщина сплошного ледяного покрова 10–15 сантиметров	Суда категории Ice1 и выше	Суда без ледовых усиления	Буксирно-баржевые составы
Толщина сплошного ледяного покрова 15–30 сантиметров	Суда категории Ice2 и выше	Суда категории Ice1	Суда без ледовых усиления, за исключением судов без ледовых усиления под индивидуальной проводкой ледокола, буксирно-баржевые составы
Толщина сплошного ледяного покрова 30–50 сантиметров	Суда категории Ice3 и выше	Суда категории Ice1 и Ice2	Суда без ледовых усиления, буксирно-баржевые составы
Толщина сплошного ледяного покрова более 50 сантиметров	Суда категории Arc4 и выше	Суда категории Ice2 и Ice3	Суда без ледовых усиления и категории Ice1, буксирно-баржевые составы