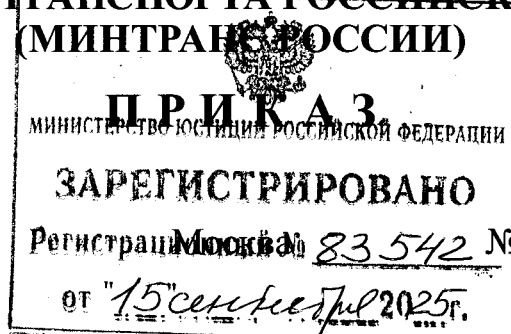




**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНСПОРТ РОССИИ)**

5 августа 2025 г.



234

**О внесении изменений в Обязательные постановления
в морском порту Кавказ, утвержденные приказом
Министерства транспорта Российской Федерации
от 23 марта 2018 г. № 110**

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», пунктом 3 статьи 5 Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «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. Внести изменения в Обязательные постановления в морском порту Кавказ, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 марта 2018 г. № 110 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 марта 2018 г., регистрационный № 50564), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 10 января 2024 г. № 5 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 19 февраля 2024 г., регистрационный № 77298), от 4 марта 2025 г. № 74 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 6 июня 2025 г., регистрационный № 82573), согласно приложению к настоящему приказу.

2. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2026 г.

Министр

А.С. Никитин

**ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в Обязательные постановления в морском порту Кавказ,
утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации
от 23 марта 2018 г. № 110**

1. Пункт 2 изложить в следующей редакции:

«2. Настоящие Обязательные постановления содержат:

описание морского порта Кавказ (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 безопасности²⁽¹⁾ (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;

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. Дополнить сноской «2(1)» к пункту 2 следующего содержания:

«²⁽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».».

3. Пункт 16 признать утратившим силу.

4. Заголовок главы III изложить в следующей редакции:

«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».

5. Пункт 18 изложить в следующей редакции:

«18. Информация о заходе судна в морской порт и выходе судна из морского порта⁵⁽¹⁾, а также о проходе судна транзитом через Керченский пролив передается капитану морского порта в информационно-телекоммуникационной сети «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 КТМ.».

6. Дополнить сноской «5(1)» к пункту 18 следующего содержания:

«⁵⁽¹⁾ Пункт 3 статьи 13 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). Пункты 43 и 45 Общих правил.».

7. В пункте 20 слова «на срок не более 30 суток» исключить.

8. Заголовок главы IV изложить в следующей редакции:

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

9. Пункт 21 дополнить абзацем следующего содержания:

«Плавание автономных судов в акватории морского порта осуществляется в соответствии с настоящей главой и главой VI¹ КТМ.».

10. Пункт 22 дополнить абзацем следующего содержания:

«На подходах к морскому порту допускается постановка судов на якорь с разрешения СУДС.».

11. Пункт 24 дополнить абзацами следующего содержания:

«В зоне подмостового перехода КЕК от буев №№ 19 и 20 до буев №№ 23 и 24 движение судов и буксирных караванов, не имеющих возможности поддерживать скорость 5 узлов и более, должно осуществляться с обязательным буксирным обеспечением с мощностью буксира не менее 600 киловатт.

Плавание судов на подходах к морскому порту допускается при видимости не менее 2 миль.

Максимальная скорость движения судов при плавании судов на подходах к морскому порту на всем протяжении КЕК не должна превышать 10 узлов, судов с осадкой 5 метров и менее – 12 узлов.

Одностороннее движение устанавливается:

для судов, следующих по КЕК, длиной более 165 метров или шириной более 25 метров;

для судов, следующих по КЕК, с опасными грузами на борту, за исключением грузов 3, 4, 8 и 9 классов опасности ИМО⁵⁽²⁾, которые перевозятся в закрытых грузовых помещениях;

для судов, следующих по КЕК, при видимости менее 2 миль днем, ночью – при отсутствии видимости ведущих створных знаков.

Допускается плавание по КЕК судов длиной до 252 метров с осадкой не более 8 метров.

Плавание по КЕК судов, длина которых превышает 215 метров, допускается только в светлое время суток с обязательным буксирным обеспечением.

Обгон судов на КЕК допускается по согласованию с СУДС при осадке судов, совершающих обгон, не более 4,5 метра. Обгон двумя судами одного судна одновременно не допускается.».

12. Дополнить сноской «5(2)» к пункту 24 следующего содержания:

«⁵⁽²⁾ Главы 2.3, 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. (далее – Международный кодекс морской перевозки опасных грузов 1965 г.)».

13. Абзац шестнадцатый пункта 27 после слов «снятие с якоря» дополнить словами «без лоцмана».

14. Пункт 27 дополнить абзацем следующего содержания:

«Плавание судов в Керченском проливе при скорости ветра 17 метров в секунду и более не допускается.».

15. Пункт 28 изложить в следующей редакции:

«28. От обязательной лоцманской проводки освобождаются следующие категории судов, за исключением судов в аварийном состоянии⁵⁽³⁾, судов с опасными грузами на борту (за исключением опасных грузов подклассов 1 и 2 классов 4, 8 и 9 ИМО, которые перевозятся в закрытых грузовых помещениях), пассажирских судов, и буксиров осуществляющих буксировку судов и иных плавучих объектов):

ледоколы;

суда, осуществляющие операции по обслуживанию и снабжению судов, находящихся в акватории морского порта и на подходах к нему, объектов инфраструктуры морского порта (далее – суда портового флота);

маломерные суда и спортивные парусные суда;

рыболовные суда длиной менее 50 метров;

суда валовой вместимостью до 500, осуществляющие плавание в акватории участка № 1 морского порта;

суда валовой вместимостью до 7 000, плавающие под государственным флагом Российской Федерации, осуществляющие плавание и подход к судам-накопителям и (или) отход от судов-накопителей на участках №№ 2–7 морского порта под проводкой СУДС;

суда, осуществляющие поисковые и спасательные операции, которые оборудованы системой динамического позиционирования.»

16. Дополнить сноской «5(3)» к пункту 28 следующего содержания:

«⁵⁽³⁾ Пункт 6 правила 3 главы II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. Является обязательной для Российской Федерации 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.»

17. Пункт 29 признать утратившим силу.

18. Абзац шестой пункта 32 изложить в следующей редакции:

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

19. Заголовок главы V изложить в следующей редакции:

«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».

20. Пункт 34 изложить в следующей редакции:

«34. Акватория морского порта и подходы к нему входят в зону действия СУДС Керченского пролива, которая обслуживает морские порты Тамань, Керчь и Темрюк.

Взаимодействие радиолокационных СУДС с автономными судами осуществляется в соответствии с настоящей главой.»

21. В пункте 36 слово «час» заменить словами «два часа».

22. Пункт 40 изложить в следующей редакции:

«40. Стоянка судов в морском порту должна осуществляться на якорных стоянках участков №№ 2–7 и у причалов участка № 1 морского порта.

На участках №№ 1–7 морского порта осуществляется оказание услуг по обслуживанию наливных и сухогрузных судов, перевалке нефти и нефтепродуктов, наливных и навалочных грузов⁷⁽¹⁾, бункеровке судов с использованием специализированных судов.

Бункеровка судов топливом с автомашины осуществляется на причалах №№ 2–9, 24, 25 морского порта.

Западная часть якорной стоянки участка № 4 предназначена для карантинной стоянки судов.

По указанию СУДС якорная стоянка № 471 морского порта Керчь используется судами для укрытия в штормовую погоду и стоянки 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 №№ 2–7 морского порта без оформления прихода судна в морской порт Керчь.

Капитанам судов, указанных в абзаце пятом настоящего пункта, при нахождении на якорной стоянке № 471 морского порта Керчь запрещается проводить грузовые операции, включая бункеровку судов топливом и водой, производить посадку членов экипажа и пассажиров на судно и (или) высадку членов экипажа и пассажиров с судна.».

23. Дополнить сноской «7(1)» к пункту 40 следующего содержания:

«⁷⁽¹⁾ Часть 1 статьи 17 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».».

24. В пункте 41:

а) в абзаце первом слова «участках №№ 1–7» заменить словами «участках №№ 2, 3, 5–7»;

б) в абзаце втором слова «участков № 2 и № 3» заменить словами «участков №№ 2, 3, 5–7».

25. В пункте 46:

а) абзацы первый и второй изложить в следующей редакции:

«46. Швартовые операции судов длиной более 50 метров, за исключением автопассажирских паромов, пассажирских накатных судов, имеющих исправные винто-рулевые насадки или винто-рулевые колонки, и судов аварийно-спасательного флота, оборудованных системой динамического позиционирования, на участке № 1 акватории морского порта должны осуществляться с обязательным буксирным обеспечением.

В северном и южном районах участка № 1 акватории морского порта во время швартовых операций допускается использование капитанами судов, оборудованных исправными подруливающими устройствами и двумя гребными винтами, за исключением железнодорожных паромов и судов типа «Ро-Ро», одного буксира с минимальной мощностью не менее 50 % указанной в приложении № 6 к настоящим Обязательным постановлениям.»;

б) в абзаце третьем цифры «90» заменить цифрами «100».

26. Абзац третий пункта 48 изложить в следующей редакции:

«автопассажирских паромов, пассажирских накатных судов – при скорости ветра не более 17 метров в секунду;».

27. Пункт 54 изложить в следующей редакции:

«54. 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 балластных вод и осадков и управления ими 2004 г.¹⁰⁾.».

28. Дополнить сноской «10)» к пункту 54 следующего содержания:

«¹⁰⁾ Является обязательной для Российской Федерации в соответствии с постановлением 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.».

29. Абзац второй пункта 57 признать утратившим силу.

30. Пункт 58 изложить в следующей редакции:

«58. При грузовых и бункеровочных операциях с нефтью и нефтепродуктами в акватории морского порта вокруг судов, осуществляющих грузовые и бункеровочные операции с нефтью и нефтепродуктами, должны быть выставлены боновые заграждения¹¹⁾, обеспечивающие локализацию возможных зон разлива нефти и нефтепродуктов.

Боновые заграждения выставляются на все время проведения грузовых либо бункеровочных операций с нефтью и нефтепродуктами и должны быть убраны после их окончания и отсоединения грузовых шлангов.

Причалы №№ 2–9, 24 и 25 должны быть оборудованы средствами противопожарной безопасности и ликвидации аварийного разлива топлива в размерах, достаточных для ликвидации возгорания и ликвидации аварийного разлива топлива при бункеровке судна топливом с автомашины¹²⁾.

При разрыве бонового заграждения грузовые и бункеровочные операции с нефтью и нефтепродуктами должны быть прекращены до восстановления бонового заграждения.

Поставщик бункерного топлива¹³⁾ должен информировать инспекцию государственного портового контроля морского порта о времени начала и окончания бункеровочных операций, разрыве и восстановлении бонового заграждения, используя каналы связи ОВЧ.

При наличии ледового покрова в акватории морского порта допускается проведение грузовых и бункеровочных операций с нефтью и нефтепродуктами без установки боновых заграждений.».

31. Дополнить сносками «11)», «12)» и «13)» к пункту 58 следующего содержания:

«¹¹⁾ Пункт 120 Общих правил.

¹²⁾ Пункт 97 Общих правил.

¹³⁾ Пункт 19 статьи 4 Федерального закона № 261-ФЗ.».

32. В абзаце втором пункта 67:

а) цифры «150» заменить цифрами «158»;

б) цифры «22» заменить цифрами «24».

33. Пункт 71 изложить в следующей редакции:

«71. Морской порт осуществляет операции с грузами, включая операции с грузами 2–9 классов опасности ИМО¹⁴⁾.

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

Информация об опасных грузах должна направляться капитану морского порта¹⁵⁾ в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: www.azovseaports.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.».

34. Дополнить сносками «14)» и «15)» к пункту 71 следующего содержания:
«¹⁴⁾ Главы 2.1–2.9 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 г.

¹⁵⁾ Абзац девятый пункта 69 Общих правил.».

35. Пункт 85 дополнить абзацем следующего содержания:

«Информация о границах зоны транспортной безопасности акватории морского порта, о порядке допуска транспортных средств в зону транспортной безопасности¹⁶⁾, а также о положениях законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности размещается в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: <http://kavkaz.azovseaports.ru>.».

36. Дополнить сноской «16)» к пункту 85 следующего содержания:

«¹⁶⁾ Подпункт 9(1) пункта 5 требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 10 октября 2020 г. № 1651. В соответствии с пунктом 3 постановления Правительства Российской Федерации от 10 октября 2020 г. № 1651 данный акт действует до 1 сентября 2026 г.».

37. Абзац четырнадцатый приложения № 2 изложить в следующей редакции:

«Длина канала – 35,05 км, ширина – 120,0 м, навигационная глубина по оси канала – от 8,0 м до 11,50 м. Пропускная способность канала – до 150 судов в сутки.».

38. Приложение № 4 изложить в следующей редакции:

**«ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Обязательным постановлениям
(пункты 12, 37, 61)**

СВЕДЕНИЯ

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

Абонент	Каналы связи очень высокой частоты			Позывной
	вызывной канал связи	рабочий канал связи	резервный канал связи	
Инспекция государственного портового контроля	16, 10	71	12	«Кавказ-радио-5»
Служба управления движением судов Керченского пролива	16, 3, 10, 74 (южный сектор Керченского пролива от 44°59,8' до 45°14,1')	10, 74	12, 19	«Кавказ-Трафик»

	северной широты)			
	16, 12, 14 (центральный сектор Керченского пролива от 45°14,1' до 45°20,3' северной широты)	12, 14	10, 67	
	16, 3, 12, 14 (северный сектор Керченского пролива от 45°20,3' до 45°30,1' северной широты)	12, 14	10, 67	
Диспетчерская служба морского порта	16, 10	71	12	«Кавказ-Диспетчер»
Лоцман	10	12	74	«Лоцман»
Буксиры	–	74	15	–
Морские районы А1 и А2 Глобальной морской системы связи при бедствии Черного и Азовского морей	16	3, 74	–	«Тамань-Радио-МСПЦ»

».

39. Приложение № 6 изложить в следующей редакции:

«ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Обязательным постановлениям
(пункты 13 и 46)

СВЕДЕНИЯ

**о минимальном количестве и минимальной мощности буксиров
для швартовных операций судов в морском порту**

На участке № 1

Длина судна, (метры)	Минимальное количество буксиров и их минимальная мощность в киловаттах, (не менее)	
	швартовка	отшвартовка
от 50 до 70	1 x 224	1 x 224
от 71 до 130	1 x 224 и 1 x 895	1 x 224 и 1 x 895
Более 130	2 x 895	2 x 895

на участках №№ 2–7

Длина судна, (метры)	Минимальное количество буксиров и их минимальная мощность в киловаттах, (не менее)	
	швартовка	отшвартовка
от 100 до 150	2 x 895	2 x 895
от 151 до 190	1 x 1420 и 1 x 2434	1 x 1420 и 1 x 2434
от 191 до 300	2 x 2434	2 x 2434

».

40. Абзац двенадцатый приложения № 8 изложить в следующей редакции:
«9) 45°18,16' северной широты и 36°29,13' восточной долготы;».