

Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Республики Казахстан

Утративший силу

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 30 ноября 1999 года N 849-І Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 24.12.99г. за N 1009. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 29 октября 2012 года № 723

Сноска. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.10.2012 № 723 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В целях обеспечения безопасного плавания судов на внутренних водных путях Республики Казахстан, приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Правила плавания по внутренним водным путям Республики Казахстан.

2. Комитету транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Есжанов К.Б.) обеспечить проведение государственной регистрации приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан в установленном порядке.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Первого вице-Министра Карибжанова Х.С.

4. Приказ вступает в силу со дня подписания.

Министр

Правила плавания по внутренним водным путям Республики Казахстан

Раздел 1. Общие положения

1. Правила плавания по внутренним водным путям Республики Казахстан (далее - Правила) распространяются на все суда, составы, плоты и другие плавучие средства независимо от их принадлежности, при плавании на внутренних водных путях Республики Казахстан.

2. Местные правила плавания, отражающие особенности отдельных бассейнов и их участков, а также документы, издаваемые министерствами, ведомствами и организациями, в части обеспечения безопасности плавания не должны противоречить настоящим Правилам.

3. Надписи на судах (литера и регистрационные номера) должны наноситься

в соответствии с Правилами регистрации речных судов в Республике Казахстан. Любые другие надписи или рисунки, в том числе рекламного характера на судах **з а п р е щ а ю т с я** .

4. В настоящих Правилах используются следующие понятия:

судно - плавучее средство, специально предназначенное для перевозки людей, грузов или выполнения иных работ на воде;

самоходное судно (судно с механическим двигателем) - любое судно, приводимое в движение механической установкой;

несамоходное судно - судно, не имеющее механической установки для самостоятельного движения;

скоростное судно - любое самоходное судно, кроме водоизмещающих, способное развивать скорость 35 км/ч и более;

маломерное судно - судно, длина которого менее 7 м, а гребное судно - независимо от размера;

парусное судно - любое судно под парусом, в том числе имеющее механический двигатель, при условии, что последний не используется;

плот - плавучее средство, состоящее из бревен, труб и других предметов, соединенных между собой, предназначенное для их транспортировки по воде;

буксируемый состав - одно или несколько соединенных между собой судов, плотов и других плавучих средств, буксируемых на тросе, включая судно (суда), занятое буксировкой;

толкаемый состав - одно или несколько судов, соединенных между собой, включая судно (суда), занятое толканием;

длина судна, ширина судна, осадка судна и высота судна - его наибольшие соответственно длина, ширина, осадка и высота;

судно на ходу - любое судно, если оно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу, причалу и не стоит на мели;

безопасная скорость - выбранная скорость, которая позволяет обеспечивать безопасное движение, маневрирование и остановку судна в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами;

минимальная скорость - наименьшая скорость судна, при которой оно сохраняет управляемость в данных условиях и обстоятельствах;

расхождение - маневр прохождения судна относительно другого при встречном движении;

пропуск - частный случай расхождения, когда хотя бы одно из судов остановилось или уменьшило скорость до минимальной;

оборот - поворот судна на обратный курс;

судовой ход - водное пространство на внутреннем водном пути, предназначенное для движения судов и обозначенное на местности и (или) на

к а р т е ;

кромка судового хода - условная линия, ограничивающая судовой ход по ш и р и н е ;

ось судового хода - условная линия, проходящая в средней части судового хода или обозначенная навигационными знаками;

полоса движения - часть судового хода между его осью и правой или левой к р о м к о й ;

основной судовой ход - судовой ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе;

дополнительный судовой ход - судовой ход, отходящий от основного и предназначенный для подхода к берегу, рейдам, причалам, затонам и т.д. Основной судовой ход притока является дополнительным по отношению к основному ходу реки, в которую этот приток впадает; судовой ход, отходящий от основного, а затем соединяющийся с ним, также является дополнительным;

судно, идущее вверх - судно, осуществляющее движение:

на реках - от устья к истоку;

на водохранилищах на основном судовом ходу и на дополнительном, соединяющемся с основным - от плотины к зоне выклинивания подпора, на других дополнительных - от основного судового хода к берегу;

на каналах и озерах - против условного течения, принятого по местным п р а в и л а м ;

судно, идущее вниз - судно, осуществляющее движение в направлении, противоположном движению судна, идущего вверх.

Глава 1. Наблюдение и использование УКВ радиосвязи

5. Каждое судно должно постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение так же, как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем, чтобы полностью оценить ситуацию, в которой оно находится (опасность столкновения, удара, навала, посадки на мель).

6. Все суда, оборудованные УКВ радиостанциями, должны использовать их в случаях, требующих заблаговременного согласования взаимных действий для этого; УКВ радиостанции должны быть постоянно включены на соответствующем канале при движении, маневрировании и стоянке на якоре.

Использование УКВ радиосвязи осуществляется согласно утвержденным " Правилам ведения переговоров по УКВ радиосвязи на внутренних водных путях Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н " .

При работе судов в заграничных водах радиосвязь осуществляется согласно правилам той страны, где эксплуатируется судно.

7. Согласование судами взаимных действий по УКВ радиосвязи в случаях,

когда настоящими Правилами требуется обмен звуковыми или световыми сигналами, должно производиться до подачи этих сигналов, при этом вызов на УКВ радиосвязь должно, как правило, произвести судно, которое обязано п е р в ы м п о д а т ь с и г н а л .

8. Судно, не получившее ответ на произведенный им вызов по УКВ радиосвязи, должно считать, что на другом судне нет УКВ радиостанции и действовать с учетом этого обстоятельства.

9. Когда суда согласовали свои действия по УКВ радиосвязи, звуковые сигналы, предусмотренные настоящими Правилами для этих случаев, могут не п о д а в а т ь с я .

10. Судно при подходе к непросматриваемым или затруднительным нерегулируемым участкам и движению по ним, при ухудшении видимости и плавании в условиях ограниченной видимости должно периодически по УКВ радиосвязи информировать другие суда о своем местонахождении и своих действиях. При этом оно должно также подавать предусмотренные для данных случаев звуковые и световые сигналы.

11. Судно с опасным грузом, при согласовании по УКВ радиосвязи взаимных действий с другими судами, может информировать их о наличии такого груза.

Раздел 2. Движение, маневрирование и стоянка судов

12. Правила, установленные в настоящей главе распространяются на все суда, кроме маломерных и парусных, а правила, установленные главами 2, 4 и 5 настоящих Правил - также и на маломерные и парусные суда.

13. В настоящей главе под термином "судно" понимаются одиночные суда и суда, толкающие или буксирующие составы или плоты (если не оговорено иное).

Глава 2. Безопасная скорость

14. Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью, с тем, чтобы оно могло предпринять надлежащие и эффективные действия для обеспечения безопасности плавания при существующих условиях и о б с т о я т е л ь с т в а х .

15. При выборе безопасной скорости среди других факторов всем судам н е о б х о д и м о у ч и т ы в а т ь :

соотношение габаритов пути и судна;
наличие и интенсивность движения судов в данном районе;
маневренные возможности судна, особенно расстояние, необходимое для полной остановки судна, и поворотливость в данных условиях;
направление и силу течения, ветра и волнения;
состояние видимости и наличие фона освещения, как от береговых, так и от собственных огней, наличие навигационных знаков.

16. Судам, использующим радиолокатор, при выборе безопасной скорости необходимо дополнительно учитывать: характеристики, эффективность и ограничения радиолокационного оборудования; любые ограничения, накладываемые используемой радиолокационной шкалой дальности; влияние на радиолокационное обнаружение состояний водной поверхности, метеорологических факторов, а также других источников помех; возможность того, что радиолокатор может не обнаружить на достаточном расстоянии малые суда, лед и другие плавучие объекты, знаки навигационного оборудования, низкие берега и другие; количество, местоположение и перемещение судов, обнаруженных радиолокатором; более точную оценку видимости, которая может быть получена при радиолокационном измерении расстояния до судов или других объектов, находящихся поблизости.

Глава 3. Общий порядок движения и маневрирования судов

17. Суда при движении на водных путях с латеральной системой навигационного оборудования должны следовать в пределах судового хода, ориентируясь по знакам навигационной обстановки. Работники пути обязаны выставлять навигационную обстановку так, чтобы судоводитель мог обеспечить движение судна (состава) со знака на знак. При этом должны соблюдаться установленные соотношения габаритов судов (составов) и водного пути (приложение 1).

За пределами установленного судового хода, а также на водных путях, где судового хода не оборудован (при условии, что они пригодны для судоходства), могут плавать суда только по согласованию с органами, регулирующими судоходство, или суда специального назначения.

18. Судно на участках с двухсторонним движением должно следовать правой по ходу полосой движения, а там, где это затруднено (по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям), - придерживаясь оси судового хода и обеспечивая при этом готовность к безопасному расхождению со встречными судами левыми бортами.

19. Судно, буксирующее плот, с учетом существующих условий и обстоятельств может отступить от требований пункта 18 настоящих Правил.

20. Суда, составы и плотовые составы при движении в одном направлении, когда они не намерены обгонять друг друга, должны соблюдать между собой безопасную для данных условий и обстоятельств дистанцию с учетом своего

тормозного пути при данной скорости.

21. Судно должно выполнять оборот, как правило, только за кормой проходящих судов. Такой маневр перед приближающимися судами может быть выполнен только после согласования взаимных действий.

22. Судно, идущее от берега, причала и других, должно беспрепятственно пропускать суда, следующие по судовому ходу, а судно, идущее с дополнительного судового хода, должно пропускать суда, следующие по основному судовому ходу. При сближении судов на равнозначных пересекающихся судовых ходах судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить ему дорогу.

23. Суда при маневрировании у причалов и на рейдах, как исключение, по согласованию могут осуществлять пропуск друг друга правым бортом; при этом скоростные суда должны находиться в водоизмещающем положении.

24. Суда, которым в соответствии с пунктом 17 настоящих Правил, на озерах и водохранилищах разрешено плавание за пределами судового хода, должны при этом руководствоваться соответствующими правилами для участков с кардинальной системой навигационного оборудования, установленными в разделе 7 настоящих Правил.

25. Одинокое судно длиной менее 20 м не должно, по возможности, затруднять движение и маневрирование судов и составов, стесненных своими размерами.

26. Движение скоростных судов в неводоизмещающем положении разрешается только в светлое время суток, когда не менее чем за 1,0 км невооруженным глазом видны и отчетливо опознаются плавучие навигационные знаки без огней.

27. Скоростные суда при движении не должны следовать в кильватер другим судам.

28. Суда и составы при самостоятельном плавании в ледовых условиях должны руководствоваться настоящими Правилами, при ледовой проводке в составе каравана плавание дополнительно регламентируется специальными положениями.

29. Запрещается:

1) движение на внутренних судоходных путях судов, плотов и других плавучих средств самосплавом;

2) движение самоходных судов, ошвартованных бортами, за исключением аварийных случаев и случаев проведения комплексного обслуживания, но не более чем двум, при этом управлять движением и маневрированием и обеспечивать подачу сигналов должно судно, у которого свободен левый борт;

3) расхождение и обгон судов в зоне аварийно-ремонтных заградительных

ворот каналов, канатных переправ (при ширине судового хода менее 200 м), в пролете мостов, а также в пределах 500 м выше и ниже мостов, если движение вверх и вниз осуществляется через один и тот же пролет.

Запрещение расхождения и обгона в пределах 500 м выше и ниже моста не относится к мостам, расстояние между которыми 1 км и менее, и не распространяется на скоростные суда и водоизмещающие суда длиной менее 20 м ;

4) обгон и расхождение с одновременным нахождением на траверзе трех судов при ширине судового хода менее 200 м;

5) пересечение судном полосы движения или всего судового хода на расстоянии менее 1,0 км от приближающихся судов без согласования взаимных действий; при этом во всех случаях пересечение должно производиться под углом, близким к прямому.

Глава 4. Предупреждение аварийной ситуации

30. Судно в случае неуверенности в оценке ситуации (неясность в действиях других судов, неподача или неправильное подтверждение сигналов, потеря ориентировки, отсутствие или неисправность знаков навигационного оборудования и другое) должно уменьшить ход или прекратить движение до согласования взаимных действий или выяснения ситуации.

31. Судно на участках с ограниченными габаритами судового хода, в затонах, при приближении к откосу канала, берегу, при проходе вблизи земснарядов, стоящих судов, доков, нефтестанций, переправ, водолазных судов и т.д. должно осуществлять движение на пониженной скорости (вплоть до самой минимальной), чтобы не создавать опасного для них волнения.

32. Любые действия, предпринимаемые для предупреждения столкновения, удара, навала, посадки на мель и в других подобных случаях, должны быть уверенными, своевременными и соответствовать хорошей практике с у д о в о ж д е н и я .

33. В случаях, когда необходимо показать или согласовать свои действия, суда при нахождении на виду друг у друга должны подавать звуковые сигналы, в соответствии с пунктом 166 настоящих Правил.

Глава 5. Особые обстоятельства

34. Судно в случае внезапного возникновения аварийной ситуации для избежания непосредственной опасности или уменьшения возможных последствий должно предпринять все меры, диктуемые условиями и обстоятельствами данного случая, даже если эти меры не предусмотрены настоящими Правилами.

Глава 6. Особые случаи буксировки и толкания

35. В особых случаях буксировки управлять движением, маневрированием и подачей сигналов должны:

1) при буксировке или совместной буксировке и толкании несколькими судами - буксировщик (толкач) с наиболее мощными главными двигателями, если заданием на буксировку не определено иное;

2) при оказании помощи судну (составу), использующему свои машины, в маневрировании или прохождении затруднительных участков (при развороте, подходе, отходе от причала, при заходе в шлюз, при проходе под мостами, через перекаты и в других подобных случаях), - судно, которому оказывается помощь.

36. В случаях буксировки и при оказании помощи, указанных в пункте 35 настоящих Правил, подавать сигналы должно:

1) переднее судно - если буксировщики соединены в кильватер;

2) буксировщик - при совместной буксировке и толкании;

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

4) буксировщик - при оказании помощи самоходному судну.

37. При буксировке под бортом (кроме рейдовой) буксируемое судно должно находиться с правой стороны буксирующего.

Глава 7. Расхождение судов

38. Настоящее Правило распространяется на водоизмещающие суда и составы, исключая плотовые составы.

39. Суда при встречном движении должны расходиться левыми бортами с безопасной для данных условий скоростью. При этом каждое судно должно своевременно уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади.

40. В случае, когда по условиям пути или каким-либо другим причинам расхождение затруднено, судно, идущее вверх, с момента обнаружения судна, идущего вниз, должно регулировать свое движение таким образом, чтобы встреча произошла в наиболее удобном месте. При этом оно должно заблаговременно уклониться вправо, на сколько это необходимо и безопасно, и осуществить пропуск встречного судна по левому борту.

41. В случае невозможности пропуска встречного судна по левому борту, судно, идущее вверх, как исключение, должно заблаговременно перейти на левую по ходу сторону в наиболее удобное место, уклониться влево, насколько это необходимо и безопасно, и осуществить пропуск встречного судна по правому борту.

42. Судно, идущее вниз, при приближении к пропускающему судну должно заблаговременно уменьшить скорость (вплоть до минимальной), уклониться в

соответствующую сторону, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до тех пор, пока пропускающее судно не останется позади.

43. Судно, идущее вверх, первым заблаговременно, а в случае ограниченного по путевым условиям обзора - при визуальном обнаружении встречного судна, должно подать :

- 1) при расхождении (пропуске) по левому борту - отмашку с левого борта;
- 2) при пропуске по правому борту - отмашку с правого борта.

44. Судно, идущее вниз, должно принять и незамедлительно подтвердить указанную сторону расхождения (пропуска) подачей отмашки с соответствующего борта.

45. Судно на заднем ходу должно пропускать суда, следующие по судовому ходу, со стороны борта, обращенного к его оси, для чего оно первым должно подать три коротких звука и отмашку с соответствующего борта.

46. Суда, включая скоростные, при встречном движении поперек судового хода могут расходиться любыми бортами; сторону расхождения определяет судно, идущее от правого берега, и показывает ее заблаговременной подачей отмашки.

Глава 8. Расхождение судов с плотовыми составами

47. Судно, буксирующее плот, первым заблаговременно, а при ограниченном по путевым условиям обзоре - при визуальном обнаружении встречного судна, должно показать отмашкой сторону расхождения или пропуска.

48. Встречное судно должно незамедлительно подать отмашку с соответствующего борта и осуществить расхождение или пропуск бортом, указанным плотоводом.

Глава 9. Обгон судов, составов и плотовых составов

49. Обгон, как правило, должен осуществляться по левому борту обгоняемого судна (состава). Обгон по правому борту допускается как исключение, когда обгон по левому борту затруднен из-за путевых, метеорологических или других условий.

50. Судно, которое намерено обогнать другое судно (состав), не ближе чем за 0,5 км до обгоняемого должно подать запрос сигналом из двух продолжительных и двух коротких звуков.

51. Обгоняемое судно, получив запрос, при возможности обгона должно незамедлительно подать отмашку с того борта, по которому оно разрешает обгон, уменьшить ход, уклониться в противоположную сторону, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до окончания обгона.

52. Обгоняющее судно, получив разрешение на обгон, должно подать отмашку с соответствующего борта и производить обгон, держась на безопасном

расстоянии от обгоняемого судна до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

53. При невозможности обгона обгоняемое судно должно подать сигнал "Предупреждение". В этом случае производить обгон запрещается впредь до получения разрешения, которое должно быть дано без повторного запроса.

Глава 10. Расхождение и обгон скоростных судов

54. Скоростные суда при встречном движении должны расходиться между собой только левыми бортами, при этом отмахку первым подает судно, идущее в в е р х .

55. Обгон одного скоростного судна другим должен осуществляться только по левому борту обгоняемого, при этом обгоняемое судно, получив запрос и разрешив обгон, должно незамедлительно уменьшить скорость и следовать в водоизмещающем положении до окончания обгона.

56. Сторону обгона и расхождения с другими судами, кроме плотоводов, определяет и показывает скоростное судно. При этом, как правило, расхождение: должно осуществляться левыми бортами, а обгон должен производиться по левому борту обгоняемого судна. Встречные и обгоняемые суда должны подтвердить отмахкой указанную сторону и не допускать отклонения от своего пути до окончания расхождения или обгона.

57. При расхождении и обгоне скоростные суда между собой и с другими судами должны производить обмен такими же сигналами и на тех же расстояниях, что и водоизмещающие суда, предусмотренными главами 7, 8 и 9 настоящих Правил, соблюдая безопасный для данных условий интервал между бортами.

Глава 11. Прохождение непросматриваемых и затруднительных участков

58. Судно при подходе к непросматриваемому или затруднительному нерегулируемому участку, если встречное судно визуально заблаговременно обнаружить невозможно, должно уменьшить ход и подать один продолжительный звук. Ночью этот сигнал должен дублироваться лучом прожектора, направленным вверх.

59. Судно при движении по такому участку большой протяженности должно через каждые 2-3 мин. подавать два продолжительных звука.

60. Другие суда, убедившись в занятости участка, должны принять меры для обеспечения безопасного расхождения (пропуска), а если участок с односторонним движением - остановиться и ожидать в безопасном для пропуска встречного судна месте.

61. При одновременном подходе к участку с односторонним движением судно, идущее вверх, должно остановиться в безопасном месте и пропустить судно, идущее вниз.

Глава 12. Прохождение мимо дноуглубительных и дноочистительных снарядов и судов, занятых подводными работами

62. Судно при подходе к работающему на судовом ходу дноуглубительному или дноочистительному снаряду на расстоянии не менее 1,0 км должно подать один продолжительный звук.

63. Дноуглубительный снаряд должен освободить часть судового хода, достаточную для пропуска судна; и показать сторону прохода ночью миганием двух круговых (тентовых) огней (если земснаряд отошел к левой кромке - зелеными, к правой - красными), днем - светоимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой.

64. Дноочистительный снаряд ночью должен показать сторону прохода миганием одного кругового огня (белого - при работе у левой кромки судового хода, красного - у правой), днем - флагом-отмашкой.

65. Судно при получении разрешительного сигнала должно подать отмашку с соответствующего борта и проходить, принимая необходимые меры предосторожности.

66. Обмен сигналами и прохождение мимо судна, занятого подводными или водолазными работами на судовом ходу (подъем судов, прокладка труб, кабелей и другое), осуществляется таким же порядком, как и с дноочистительным снарядом в соответствии с пунктами 62, 64, 65, 67, 68, 69 настоящих Правил.

67. При одновременном подходе судов к дноуглубительному или дноочистительному снаряду сверху и снизу судно, идущее вниз, а скоростное судно, независимо от направления движения, проходит в первую очередь.

68. При невозможности пропуска дноуглубительный и дноочистительный снаряды должны заблаговременно, но не менее чем за 1,0 км до приближающегося судна, подать сигнал "Предупреждение".

69. Судно, получив сигнал "Предупреждение", должно незамедлительно прекратить движение до получения разрешения на проход без повторного запроса.

Глава 13. Прохождение мостов, плюзов и канатных переправ

70. Проход судов под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоходные пролеты, оборудованные соответствующими навигационными знаками и огнями (приложение 2 на 20 листах).

71. При одновременном подходе судов, сверху и снизу к мосту с одним

судоходным пролетом первым его проходит судно, идущее вниз, или скоростное, независимо от направления движения.

72. Во всех пунктах, кроме областных и краевых центров, разводка наплавных мостов и пропуск через них судов и составов должны осуществляться в любое время суток при приближении к ним последних и подаче ими одного продолжительного звука на расстоянии не менее 1,0 км. В областных и краевых центрах разводка и пропуск осуществляются по специальному расписанию.

73. Судно при подходе к шлюзу или канатной переправе на траверзе знака "Внимание", а при его отсутствии не менее чем за 1,0 км до них должно подать один продолжительный звук.

74. Паром канатной переправы должен своевременно освободить судовой ход идущим судам и не начинать движение от берега при их приближении.

75. Пропуск судов через шлюзы и на плавные мосты осуществляется владельцами последних с помощью светофорной (семафорной) сигнализации.

76. При движении в подходных каналах шлюзов, в процессе шлюзования, при входе в камеру шлюза и выходе из нее, кроме требований настоящих Правил, судно должно выполнять действующие правила пропуска судов, составов и плотов через шлюзы.

Глава 14. Якорная стоянка

77. Суда, составы и плоты должны становиться на якорь на специально отведенных рейдах с соблюдением порядка расстановки и стоянки.

78. Места для рейдов, порядок расстановки и стоянки на них судов, составов и плотов определяются в установленном порядке и указываются в местных правилах и на навигационных картах.

79. Суда, составы и плоты при необходимости стать на якорь в пути следования, а также в пунктах, не имеющих специальных рейдов, должны выбирать место якорной стоянки вблизи кромки судового хода, а где это возможно и безопасно - за кромкой, чтобы не препятствовать движению и маневрированию других судов.

80. Якоря, отданные с судов, плотов, дебаркадеров, земснарядов, наплавных мостов и других плавучих средств, не должны создавать опасность для проходящих судов.

81. Судам и плотам запрещается:

1) отдавать якоря, лоты, цепи-волокуши или останавливаться в зонах прокладки подводных кабелей и переходов, водозаборов и другое, обозначенных на местности (информационными знаками) или на карте, за исключением случаев возникновения для судна угрозы аварии;

2) стоять на якорю на перекатах, в коленах, узкостях и у берега с прижимным течением, у мостов, гидросооружений, в районе дебаркадеров, на подходе к

пассажирским и грузовым причалам, переправам, вблизи навигационных знаков, а также на тех участках пути, где вследствие стоянки могут быть затруднены движение, маневрирование или ориентировка по плавучим и береговым навигационным знакам других судов.

Раздел 3. Плавание судов при ограниченной видимости

82. Правила настоящего раздела распространяются на все суда и составы, за исключением маломерных - и парусных, на водных путях с латеральной системой навигационного оборудования при визуальной видимости менее 1,0 км.

83. Движение при ограниченной менее 1,0 км видимости разрешается только судам, оборудованным исправно действующими радиолокатором, компасом и УКВ радио станцией, за исключением судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки ниже 60°C, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами.

84. Скоростным судам, оборудованным в соответствии с пунктом 83, разрешается движение в водоизмещающем положении только до ближайшего места безопасной стоянки.

85. При принятии решения о движении, обгоне или расхождении в условиях ограниченной видимости необходимо всесторонне оценить степень опасности и целесообразность таких действий, исходя из предстоящих условий и обстоятельств плавания. Особое внимание следует обращать на фактическую дальность видимости, интенсивность движения, соотношение габаритов судов (составов) и пути, эффективность применения радиолокатора в данном районе.

86. На судне наряду с визуальным и слуховым, должно вестись непрерывное квалифицированное радиолокационное наблюдение; при этом на посту управления судном, кроме рулевого, должны находиться не менее двух лиц командного состава судоводительской специальности (один из которых капитан).

87. При ведении переговоров по УКВ радиосвязи необходимо точно установить, что разговор ведется именно с тем судном, с которым необходимо согласовать взаимные действия (путем указания местоположения относительно приметных ориентиров, одновременного измерения взаимных дистанций, пеленгов и другое).

Глава 15. Порядок движения

88. В условиях ограниченной менее 1,0 км видимости разрешается:

- 1) при ширине судового хода менее 100 м - движение одиночным судам только в верх ;
- 2) при ширине судового хода 100 м и более, но менее 200 м, одиночным

судам - двухстороннее движение, а толкаемым составам - движение только вверх ;

3) при ширине судового хода 200 м и более судам и составам - двухстороннее движение (плотовым составам в этих условиях движение разрешается только по озерам и водохранилищам).

89. На каналах, независимо от ширины судового хода, двухстороннее движение одиночных судов и толкаемых составов разрешается только при визуальной видимости обоих берегов по траверзу и не менее двух длин судна (состава) по курсу.

90. Проход судов и толкаемых составов под мостами разрешается только при условии, что судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие надежно опознать эти пролеты не менее чем за 0,5 км и уверенно ориентироваться при подходе к ним (визуально или с помощью технических средств). При этом ширина судоходных пролетов должна быть:

1) для одиночных судов и однониточных толкаемых составов - не менее 5-кратной ширины судна (состава);

2) для других толкаемых составов - не менее 3-кратной ширины состава.

91. Судно, буксирующее плот по реке, при видимости менее 1,0 км может продолжить движение только до ближайшего места остановки.

92. Суда и составы при движении в одном направлении, в условиях ограниченной менее 1,0 км видимости, если они не намерены обгонять друг друга, должны соблюдать между собой безопасную дистанцию, которая в любом случае должна быть не менее 5-кратного тормозного пути для данной скорости.

93. Суда, которые прекратили движение или которым плавание не разрешено, должны отстаиваться по возможности в таких местах, где они не будут создавать затруднений для ориентировки и прохода других судов, продолжающих движение.

94. Суда на ходу и стоянке должны подавать звуковые сигналы в соответствии с главой 32 настоящих Правил. В процессе расхождения, пропуска и обгона суда по взаимному согласованию могут периодически включать светоимпульсные (световые) отмашки с соответствующего борта, а при сближении на визуальную видимость могут подавать звуковые сигналы, указанные в пункте 166 настоящих Правил.

95. При ограниченной видимости запрещается:

1) расхождение и обгон на судовом ходу шириной менее 200 м судну (толкаемому составу), если визуальная видимость составляет менее трех длин судна (состава);

2) швартовка к причалам, подходным палам шлюзов, судам, если визуальная видимость составляет менее двух длин судна.

96. Исходя из конкретных условий местными правилами могут быть установлены участки, на которых движение судов при ограниченной видимости запрещается.

Глава 16. Расхождение (пропуск) судов

97. Суда при ограниченной менее 1,0 км видимости должны заблаговременно по УКВ радиосвязи договориться о наиболее удобном месте расхождения (пропуска) и осуществлять его только левыми бортами следующим образом:

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

2) судно, идущее вниз, при подходе к согласованному месту должно заблаговременно уменьшить ход до минимального, уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади;

3) судно, идущее вверх, должно осуществлять расхождение с плотовым составом по борту, указанному плотоводом.

Глава 17. Обгон судов

98. При ограниченной менее 1,0 км видимости разрешается:

1) одиночному судну обгон других судов и составов при ширине судового хода 100 м и более, с учетом пункта 95, пп.1;

2) толкаемому (буксируемому) составу обгон плотовых и других составов при ширине судового хода 200 м и более;

3) обгон судов и составов только со стороны левого борта обгоняемых; обгон плотовых составов - по указанию плотовода.

99. Судно, догоняющее другое судно, при видимости менее 1,0 км должно по УКВ радиосвязи получить разрешение на обгон, согласовать место обгона и взаимные меры предосторожности.

100. Обгоняемое судно при видимости менее 1,0 км, разрешив обгон, должно уменьшить скорость до минимальной, уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до окончания обгона.

101. Обгоняющее судно при видимости менее 1,0 км, получив разрешение на обгон, должно с осторожностью обходить обгоняемое судно, держась на безопасном расстоянии от него до тех пор, пока оно не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

Раздел 4. Огни и знаки судов и плотов

Глава 18. Применение огней и знаков. Определение

102. Правила, относящиеся к огням (приложение 3 на 16 листах), должны соблюдаться от захода до восхода Солнца (ночью), а также в условиях

ограниченной видимости; при этом не должны выставляться другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные настоящими Правилами или ухудшить их видимость, или служить помехой для наблюдения.

103. Правила, относящиеся к знакам (приложение 3 на 16 листах), должны соблюдаться от восхода до захода Солнца (днем).

104. Суда, стоящие на ремонте или холодном отстое на акваториях ремонтных предприятий или отстойных пунктов, находящихся за пределами судового хода, если они не создают препятствий для других движущихся судов, предписанные огни и знаки могут не нести.

105. Маломерные и парусные суда несут огни и знаки (приложение 3).

106. В настоящей главе используются следующие определения:
топовый огонь - белый огонь, расположенный в диаметральной плоскости о судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 225 и установленный о таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до 22,5 позади т р а в е р з а к а ж д о г о б о р т а ;

бортовые огни - зеленый огонь на правом борту и красный на левом; каждый из этих огней освещает непрерывным светом дугу горизонта в 112,5' и установлен таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до 22,5' позади траверза соответствующего борта;

кормовой огонь - белый огонь, расположенный в кормовой части судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 135' и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до 67,5' в сторону к а ж д о г о б о р т а ;

буксировочный огонь - желтый огонь с дугой освещения в 135' от направления прямо по корме до 67,5' в сторону каждого борта, расположенный в диаметральной плоскости судна;

круговой огонь - огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 3 6 0 ' ;

проблесковый огонь - огонь, дающий проблески через регулярные интервалы в р е м е н и ;

светоимпульсная (световая) отмашка - белый проблесковый огонь с дугой освещения в 112,5' от траверза судна к носу (с перекрытием диаметральной о плоскости на 22,5') и 112,5' от траверза судна к корме (с перекрытием о диаметральной плоскости на 22,5'). Могут применяться светоимпульсные (световые) отмашки, одинаковые по цвету с соответствующими бортовыми сигналами. Светоимпульсная отмашка применяется как ночью, так и днем. При ее отсутствии отмашка должна подаваться днем флагом-отмашкой, ночью - световой отмашкой.

Глава 19. Дальность видимости огней

107. Огни, предписанные настоящими Правилами, должны быть видимыми на расстояниях, не менее указанных в таблице 1.

Таблица 1
Дальность видимости огней, км _____

Огонь, цвет	!На самоходных судах		!На несамоходных судах	
	!длинной 20 м !и более	!длинной !менее 20м	!длинной 50 м !и более	!длинной менее! ! 50 м
Топовый белый	! 8	! 5,5	! 4	! 2
Бортовой:	!	!	!	!
красный	! 3,7	! 3,7	! -	! -
зеленый	! 3,7	! 3,7	! -	! -
Кормовой белый	! 3,7	! 3,7	! -	! -
Буксировочный	!	!	!	!
желтый	! 3,7	! 3,7	! -	! -
Круговой:	!	!	!	!
белый	! 3,7	! 3,7	! 1,85	! 1,85
красный	! 1,85	! 1,85	! 1,85	! 1,85
желтый	! 1,85	! 1,85	! -	! -
зеленый	! 1,85	! 1,85	! 1,85	! 1,85
синий	! 1,85	! 1,85	! -	! -
Отмашка свето.	!	!	!	!
импульсная:	!	!	!	!
днем	! 2	! 2	! -	! -
ночью	! 4	! 4	! -	! -
Отмашка свето.	!	!	!	!
вая (ночью)	! 4	! 4	! -	! -

П р и м е ч а н и я :

- 1) дальность видимости огней самоходных судов длиной менее 12 м: топовых - 3,7 км, бортовых - 1,85 км;
- 2) взаимное расположение огней и знаков на судах, расстояния между ними указаны в приложении 4 на 2 листах.

Глава 20. Одиночные суда с механическим двигателем на ходу

108. Одиночное судно с механическим двигателем на ходу должно нести:

- 1) топовый огонь; судно длиной 50 м и более может нести второй топовый

огонь; при этом один из них должен быть расположен впереди и ниже другого;

2) б о р т о в ы е о г н и ;

3) три кормовых огня, расположенных треугольником основанием вниз; на судне шириной 5 м и менее - один кормовой огонь в диаметральной плоскости.

109. Пассажирское водоизмещающее судно с механическим двигателем, работающее на переправе или в границах акватории порта (т.е. на внутригородских линиях), а также самоходный паром на ходу, кроме огней, предписанных для одиночного судна (пункт 108), должны нести желтый проблесковый круговой огонь.

110. Самоходное судно с нефтегрузами, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами на ходу, кроме огней, предписанных одиночному судну (пункт 108), при расхождении и обгоне может показывать красный круговой огонь.

111. Судно судоходного надзора на ходу, кроме огней, предписанных одиночному судну пунктом 108 настоящих Правил, может нести синий проблесковый круговой огонь.

Глава 21. Суда, занятые толканием и толкаемые суда

112. Судно с механическим двигателем, занятое толканием, должно нести:

1) три топовых огня, расположенных треугольником основанием вниз, верхний из них должен быть расположен в диаметральной плоскости;

2) б о р т о в ы е о г н и ;

3) три кормовых огня, расположенных треугольником основанием вниз, и над ними буксировочный огонь, а судно шириной 5 м и менее - только один буксировочный огонь.

113. Судно с механическим двигателем, занятое толканием судов с нефтегрузами, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами, кроме огней, предписанных ему пунктом 112 настоящих Правил, при расхождении и обгоне может показывать красный круговой огонь.

114. Толкаемые суда должны нести:

1) одиночное - один топовый огонь на носовой части;

2) в составе - по одному топовому огню на носовой части каждого переднего судна.

Глава 22. Суда, занятые буксировкой на тросе и под бортом

115. Судно с механическим двигателем, занятое буксировкой на тросе, должно нести:

1) два топовых огня, расположенных по вертикали;

2) б о р т о в ы е о г н и ;

3) один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна, и

буксировочный огонь над ним;

4) при буксировке плота или смешанного состава (плот и суда) - огни, предписанные подпунктами 2, 3 настоящего пункта и три топовых огня, расположенных по вертикали.

116. Судно с механическим двигателем, буксирующее суда с нефтегрузами, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами, при расхождении и обгоне, кроме огней, предписанных ему пунктом 115 настоящих Правил, может показывать красный круговой огонь.

117. Судно у плота или смешанного состава, помогающее в его проводке, независимо от способа выполнения этой работы, должно нести три топовых огня, расположенных по вертикали, и один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна.

118. При буксировке на тресе несколькими судами, соединенными в кильватер, головной буксировщик должен нести огни, предписанные пунктом 115, а остальные буксировщики - такие же огни, за исключением бортовых.

119. Суда, ошвартованные бортами и буксирующие состав или плот на тресе, должны нести огни, предписанные пунктом 115 настоящих Правил, за исключением внутренних бортовых огней.

120. При буксировке под бортом несамоходного судна буксирующее судно должно нести такие же огни, предписанные пунктом 108 настоящих Правил, как одиночное судно с механическим двигателем на ходу.

121. Судно при буксировке на тресе состава с толкачом должно нести такие же огни, предписанные пунктом 115 настоящих Правил, как буксировщик, а толкающее судно - один топовый огонь, буксировочный огонь и ниже его два кормовых огня, расположенных горизонтально.

При ширине толкача 5 м и менее он несет один буксировочный огонь.

122. При оказании помощи буксировкой на тресе одиночному судну или толкаемому составу, использующему свои машины, в маневрировании или прохождении затруднительных участков судно, которое оказывает помощь, должно нести такие же огни, как буксировщик в соответствии с пунктом 115 настоящих Правил;

одиночное судно, которому оказывается помощь, - огни, предписанные пунктом 108 настоящих Правил, а толкающее судно - в соответствии с пунктом 121 настоящих Правил.

123. Самоходное судно, отшвартованное к борту другого судна или состава, на ходу (использующее свои двигатели или нет) должно нести один топовый огонь и один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна, при этом основное судно (состав) свои огни не меняет. Нефтебункеровщик, а

также зачистное судно при передаче топлива или приеме подсланевых вод дополнительно должно нести по красному круговому огню.

Глава 23. Несамходные суда при буксировке и на стоянке

124. Несамходные суда во время их буксировки на тросе, под бортом, а также на стоянке (с буксировщиком или без него) должны нести:

1) одиночное судно длиной менее 50 м - один белый круговой огонь (при буксировке под бортом этот огонь может быть заменен на топовый);

2) одиночное судно длиной 50 м и более - по одному белому круговому огню на носовой и кормовой части (при буксировке под бортом эти огни могут быть заменены на топовый и кормовой соответственно);

3) в составе - по одному белому круговому огню на носовой части каждого судна и на кормовой части каждого последнего судна.

125. Несамходные суда с нефтегрузами, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами на стоянке дополнительно к огням, предписанным пунктом 124 настоящих Правил, должны нести по одному красному круговому огню на каждом судне; днем они должны нести по сигнальному флагу "Б" (щиту)

126. Несамходные толкаемые суда на стоянке с толкачом или без него должны нести такие же огни, как буксируемые суда в соответствии с пунктами 124 и 125 настоящих Правил в зависимости от рода груза.

127. Несамходные суда при буксировке их на тросе в составе с толкачом должны нести такие же огни, как толкаемые суда в соответствии с пунктом 114 настоящих Правил.

128. В группе соединенных несамходных судов, стоящих на рейде или у берега, суда, находящиеся с ходовой стороны, и все суда переднего счала должны нести по одному белому круговому огню на носовой части, а все суда последнего (заднего) счала - и на кормовой части.

129. Нефтеперекачивающие, нефтебункеровочные и зачистные станции должны нести такие же огни и знаки, как несамходные суда соответствующих размеров с нефтегрузами в соответствии с пунктом 125 настоящих Правил.

130. Дебаркадер должен нести один белый круговой огонь на мачте и один белый огонь на стенке надстройки, видимый со стороны судового хода.

131. Паром канатной переправы на стоянке и во время движения от берега к берегу должен нести белый круговой огонь, канат паромной переправы должен быть освещен у обоих берегов фонарями, прикрытыми сверху защитными козырьками.

132. Несамходное судно на мели должно нести установленные для него стояночные огни в соответствии с пунктом 124 настоящих Правил и, кроме того,

на уровне плавучего навигационного знака - белый круговой огонь на части судна, выступающей в судовой ход, если мимо него возможен проход других судов; если проход невозможен - три красных круговых огня, днем - три черных шара или подобных предмета, расположенных по вертикали на видном месте.

Глава 24. Самоходные суда на стоянке

133. Одинокое судно с механическим двигателем на стоянке должно нести:

1) один белый круговой огонь в носовой части (на мачте, флагштоке, носовом штаге) ;

2) один белый огонь на краю ходового мостика с ходовой стороны, видимый в секторе 180' (по 90' от траверза);

3) два кормовых огня, расположенных горизонтально;

4) при ширине 5 м и менее - один белый круговой огонь на мачте;

5) днем при стоянке на якоре - черный шар на наиболее видном месте в носовой части (судно шириной 5 м и менее черный шар может не нести).

134. Самоходное судно с нефтегрузами, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами на стоянке должно нести огни и знаки, предписанные пунктом 133, и дополнительно отдельно от них - красный круговой огонь, днем - сигнальный флаг "Б" (шит).

135. Толкачи или буксировщики с составами (плотами) на стоянке несут такие же огни и знаки, предписанные пунктом 135 настоящих Правил, как одинокое самоходное судно.

136. Самоходное судно на мели должно нести установленные для него стояночные огни в соответствии с пунктами 133, 134 настоящих Правил и, кроме того, на уровне плавучего навигационного знака на части судна, выступающей в судовой ход, - белый круговой огонь, если мимо него возможен проход других судов, если проход невозможен - три красных круговых огня, днем - три черных шара или подобных предмета, расположенных по вертикали на видном месте.

Глава 25. Плоты и стоечные плавучие средства

137. Плоты на ходу должны нести:

1) при длине менее 60 м - один белый круговой огонь на хвостовой части плота ;

2) при длине 60 м и более, но менее 120 м - два белых круговых огня (один на головной части, за которую закреплен буксир, другой - на хвостовой);

3) при длине 120 м и более, но менее 240 м - четыре белых круговых огня по углам плота ;

4) при длине 240 м и более, но менее 480 м - шесть белых круговых огней по бортам плота (два на головной части, два - на средней и два - на хвостовой); при длине 480 м и более добавляются два белых круговых огня по бортам плота через каждые 240 м (полных или неполных);

5) кошелевой плот - два белых круговых огня, один - на головной части, другой - на хвостовой;

6) на плоту-сигаре длиной менее 60 м - один белый круговой огонь на хвосте сигары, при длине 60 м и более - по одному белому круговому огню на ее оконечностях.

138. При движении плотового состава по озеру или водохранилищу, если огни на плоту из-за штормовых условий погасли и выставить их невозможно, с приближением других судов плот должен периодически освещаться прожектором буксировщика.

139. Плоты на стоянке в пути следования должны нести такие же огни, как и на ходу.

140. Плоты, стоящие на формирующем рейде, должны нести со стороны судового хода через каждые 500 м (полные или не полные) круговые огни такого же цвета, как огни соответствующих навигационных знаков.

141. Лесонаправляющие и лесоограждающие плавучие сооружения лесных запаней и гаваней на оконечностях, а также по всей длине через каждые 100 м должны нести круговые огни такого же цвета, как огни соответствующих плавучих навигационных знаков.

142. Плавучие причалы-понтон, насосные станции, купальни и другое на части, выступающей в сторону судового хода, должны нести при длине менее 50 м один белый круговой огонь, при длине 50 м и более - белые круговые огни через каждые 50 м.

Глава 26. Суда технического флота

143. Дноуглубительный снаряд любой конструкции и назначения при работе на судовом ходу должен нести:

1) один зеленый круговой огонь на мачте;

2) при работе на правой полосе судового хода дополнительно два красных круговых огня (тентовых), расположенных на носовой и кормовой частях на высоте тента с ходовой стороны, при работе на левой полосе - два зеленых круговых огня соответственно (при работе поперек судового хода - разработка траншей для подводных переходов и другое - вышеуказанные два тентовых огня должны быть расположены на носовой или кормовой части земснаряда соответственно кромке);

3) на плавучем грунтопроводе рефулерного снаряда - круговые огни через каждые 50 м (красные при отвале грунта за правую кромку судового хода, белые - за левую).

144. Многочерпаковый земснаряд при работе по всей ширине судового хода должен нести один зеленый круговой огонь на мачте дополнительно - четыре тентовых огня (два красных на стороне, обращенной к левой кромке судового

хода, два зеленых - к правой кромке).

145. Дноочистительные снаряды и суда, занятые подводными работами (подъем судов, прокладка труб, кабелей и другое, без водолазных работ), должны нести один зеленый круговой огонь на мачте, днем - сигнальный флаг "А" (щит).

146. Плавучие краны, добывающие грунт на судовом ходу или вне его, а дноуглубительные снаряды (при работе только за пределами судового хода), должны нести такие же огни, как несамоходные суда, соответствующих размеров при стоянке на якоре.

147. Судно, занятое водолажными работами, должно нести два зеленых круговых огня, расположенных по вертикали, днем - два сигнальных флага "А" (щита).

148. Дноуглубительные и дноочистительные снаряды, водолазные суда и суда, предназначенные для ведения подводных работ, не занятые выполнением своих основных операций, на ходу и стоянке должны нести такие же огни и знаки, как самоходные и несамоходные суда соответственно, при этом на грунтопроводе должны быть выставлены белые круговые огни через каждые 50 м.

Глава 27. Рыболовные суда

149. Рыболовное судно, стоящее на снастях, заводящее невод или сплывающее по течению с выпущенной сетью на реках, должно нести на мачте при работе у правого берега - два красных, у левого - два белых круговых огня, расположенных по вертикали; днем - два красных или два белых сигнальных флага соответственно. Вдоль выпущенных снастей через каждые 100 м должны быть выставлены на лодках или других приспособлениях круговые огни такого же цвета, как огни соответствующих плавающих навигационных знаков.

150. Судно, указанное в пункте 149 настоящих Правил, должно заблаговременно предупреждать проходящие мимо суда следующими сигналами: ночью при работе у правого берега - миганием красного огня, у левого - миганием белого огня; днем красным или белым флагом-отмашкой соответственно. Судно, проходящее мимо, должно подтвердить сторону прохода подачей отмашки с соответствующего борта.

151. Судно, занятое ловом рыбы на озерах и водохранилищах, а также на участках с кардинальной системой навигационного оборудования, должно нести:

1) при тралении - два круговых огня, расположенных по вертикали (верхний из которых зеленый, нижний - белый); днем - знак, состоящий из двух черных конусов вершинами вместе (при длине судна менее 20 м вместо указанного знака можно выставлять корзину);

2) при других (кроме траления) способах лова - два круговых огня, расположенных по вертикали (верхний из которых красный, нижний - белый);

днем - знак (или корзину), как и при тралении, в соответствии с подпунктом 1 пункта 151 ;

3) если оно имеет ход относительно воды, в дополнение к огням, указанным в подпунктах 1, 2 пункта 151 настоящих Правил, еще и бортовые и кормовой (кормовые) огни, предусмотренные подпунктами 2 и 3 пункта 108 настоящих Правил .

152. Рыболовное судно на ходу или стоянке, не занятое ловом, должно нести те же огни, что и самоходное или несамоходное судно соответствующих размеров .

153. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

- 1) выметывать рыболовные снасти более чем на половину судового хода;
- 2) выметывать рыболовные снасти на судовом ходу на расстоянии менее 1,0 км от судоходных пролетов мостов;
- 3) выходить на судовой ход при ограниченной менее 1,0 км видимости;
- 4) начинать выметывание рыболовных снастей перед приближающимися судами.

Раздел 5. Звуковые сигналы

Глава 28. Общие требования и определения

154. Суда с механическим двигателем длиной 7 м и более, а также дноуглубительные снаряды должны иметь звукосигнальные устройства, способные производить продолжительные и короткие звуки.

Звуковые сигналы, подаваемые этими устройствами, должны быть слышимы на расстоянии не менее чем 2,0 км - при подаче с судна длиной 20 м и более, 1,0 км - при подаче с судна длиной менее 20 м.

155. Звуковые сигналы ночью могут дублироваться светом (прожектором, белым круговым огнем), при этом луч света не должен ослеплять судоводителей других судов .

156. Термин "короткий звук" означает звук продолжительностью около 1 с, "продолжительный звук" - звук, длящийся от 4 до 6 секунд.

157. Несамоходное судно с экипажем должно иметь колокол или металлический предмет для подачи звуковых сигналов.

158. Подача звуковых сигналов в крупных населенных пунктах и на отдельных участках пути (кроме сигналов бедствия и сигналов для предотвращения аварийной ситуации) может быть ограничена местными правилами .

159. Подача звуковых сигналов, которые могут быть ошибочно приняты за сигналы, предписанные настоящими Правилами, запрещается.

Глава 29. Сигнал "Предупреждение"

160. Судно, когда оно намерено предупредить другое судно об опасности, в связи с которой от него требуется принятие мер, вытекающих из данной ситуации (вплоть до прекращения движения), должно подать не менее пяти коротких звуков.

161. Несамостоятельное судно при отсутствии соответствующих звукоопосредств должно подавать этот сигнал частыми ударами в колокол или металлический предмет, дублируя этот сигнал согласно подпункту 8 пункта.

Глава 30. Сигнал "Человек за бортом"

162. При падении человека за борт и спасании утопающего судно должно подавать три продолжительных звука.

Глава 31. Сигналы при ограниченной видимости

163. Самостоятельное судно на ходу при ограниченной видимости должно подавать через промежутки не более 2 мин. один продолжительный звук.

164. Судно, толкающее или буксирующее суда или плоты, при ограниченной видимости через промежутки не более 2 минут должно подавать один продолжительный и два коротких звука.

165. Самостоятельное одиночное судно или состав на якоре или на мели в пределах судового хода при ограниченной видимости для предупреждения приближающихся судов должны подавать один короткий, один продолжительный и один короткий звуки. Несамостоятельное судно с экипажем в этом случае должно подавать сигнал частыми ударами в колокол или металлический предмет.

Глава 32. Сигналы маневроуказания и предупреждения

166. Сигналы, применяемые судами, когда они находятся на виду друг у друга, имеют следующие значения:

- 1) один короткий звук - "Я изменяю свой курс вправо";
- 2) два коротких звука - "Я изменяю свой курс влево";
- 3) три коротких звука - "Мои двигатели работают на задний ход";
- 4) четыре коротких звука - "Я намереваюсь сделать оборот", "Я намереваюсь остановиться";
- 5) один короткий и один продолжительный звуки - "Прошу увеличить ход";
- 6) один продолжительный и один короткий звуки - "Прошу уменьшить ход";
- 7) один продолжительный, один короткий и один продолжительный звуки - "Прошу выйти на радиосвязь";
- 8) горизонтальное движение флага отмашки днем, белого огня ночью "Прошу остановиться";
- 9) один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звуки - "Я Вас понял".

167. Пассажирское судно может подавать при подходе к причалу, пристани

один продолжительный звук, при отходе в рейс - один продолжительный и три коротких звука.

Глава 33. Сигналы бедствия

168. Судно, когда оно терпит бедствие и требует помощи, должно использовать или выставлять следующие сигналы (могут применяться вместе и л и р а з д е л ь н о) :

- 1) непрерывный звук любым аппаратом, предназначенным для подачи звуковых сигналов, а также непрерывные частые удары в колокол или металлический предмет;
- 2) частое мигание круговым огнем, прожектором или вертикальное перемещение флага или огня (вверх - вниз);
- 3) ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени;
- 4) красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;
- 5) пламя на судне от горящей смоляной или мазутной бочки;
- 6) сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над ним или под ним шаром или чем-либо, похожим на шар;
- 7) медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;
- 8) радиотелеграфный сигнал бедствия;
- 9) радиотелефонное сообщение о бедствии.

169. Запрещается применять или выставлять любой из вышеуказанных сигналов в иных целях, кроме указания о бедствии и необходимости помощи.

Раздел 6. Плавание маломерных и парусных судов

170. Правила настоящего раздела распространяются на маломерные (включая парусные) и парусные немаломерные суда на внутренних водных путях и должны применяться с учетом правил других разделов.

Глава 34. Порядок движения маломерных и парусных судов

171. Маломерные суда, идущие одиночно или с буксируемыми (толкаемыми) маломерными судами, а также парусные суда должны следовать за пределами судового хода (установленных полос движения или рекомендованных курсов на участках с кардинальной системой навигационного оборудования). В случае, когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее в один ряд. При этом они не должны затруднять движение и маневрирование немаломерных судов на судовом ходу, для чего обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами.

172. Маломерные и парусные суда при необходимости могут пересекать

судовой ход (полосу движения, рекомендованный курс), а также выполнять поворот с пересечением судовой хода, как правило, за кормой проходящих немаломерных судов. Маневр пересечения курса приближающихся судов должен быть завершен не менее чем за 0,5 км от них. Пересечение должно производиться под углом, близким к прямому, и в возможно короткий срок. В случае пересечения судовой хода в предписанном месте эти условия должны также соблюдаться.

173. Проход маломерных и парусных судов через шлюзы осуществляется в соответствии с действующими положениями о пропуске судов через них.

174. Маломерным и парусным судам, за исключением случаев, когда они выполняют производственные задания, запрещается:

1) маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих немаломерных судов, земснарядов, плавучих кранов и другое и в промежутках между ними;

2) останавливаться или становиться на якорь в пределах судовой хода (полосы движения, рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков;

3) останавливаться у пассажирских и грузовых причалов, дебаркадеров на расстоянии менее 200 м выше и ниже их;

4) выходить на судовой ход при ограниченной менее 1,0 км видимости, а парусным судам, кроме того, и ночью.

175. Немаломерному судну, идущему под парусом и, в то же время, приводимому в движение мотором, плавание на судовой ход ночью запрещается, а днем разрешается только в пределах 10-ти метровой полосы в соответствии с пунктом 171 настоящих Правил.

176. Скоростное маломерное судно в условиях ограниченной менее 0,5 км видимости, а также в темное время суток, когда невооруженным глазом неосвещенные ориентиры опознаются на расстоянии менее 0,5 км, может осуществлять движение только в водоизмещающем положении.

177. Маломерным и парусным судам плавание по судовой ход вне 10-ти метровой полосы может быть разрешено только при проведении спортивных и других организованных мероприятий на условиях, согласованных с органами, регулирующими судоходство.

178. На акваториях портов, на каналах и отдельных участках пути плавание маломерных и парусных судов может быть местными правилами запрещено или ограничено, или для них могут быть установлены отдельные полосы движения.

179. Маломерные и парусные суда при плавании на водохранилищах, озерах и в районах с кардинальной системой навигационного оборудования при

ограниченной видимости, кроме правил настоящего раздела, должны руководствоваться также главой 40 настоящих Правил.

Глава 35. Расхождение и обгон маломерных и парусных судов

180. Правила, установленные в настоящей главе, распространяются на маломерные и парусные суда при плавании за пределами судового хода, его пересечении, плавании на участках с кардинальной системой навигационного оборудования, а также на случаи обгона этими судами друг друга на судовом х о д у .

181. Два маломерных моторных судна, идущие встречным курсом, должны расходиться левыми бортами.

182. Когда два маломерных моторных судна сближаются на пересекающихся курсах, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить ему дорогу.

183. Если два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, одно из них уступает дорогу другому следующим образом:

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

2) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;

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

184. Когда моторное судно сближается с парусным так, что возникает опасность столкновения, моторное судно должно уступить дорогу парусному.

185. Маломерное или парусное судно, приближающееся к другому судну в секторе его кормового огня (огней), т.е. с направления более 22,5 оС позади траверза, является обгоняющим и, независимо от того, моторное оно или парусное, может обходить обгоняемое, держась в стороне от его пути, следующим образом:

1) на судовом ходу - только по его левому борту; обгоняемое маломерное судно должно способствовать скорейшему обгону снижением скорости (при этом нахождение на траверзе одновременно более двух судов запрещается);

2) за пределами судового хода, при его пересечении и на участках с кардинальной системой навигационного оборудования - по любому борту.

186. Маломерные и парусные суда расхождение и обгон должны производить без обмена отмахками, при этом свои действия они могут показывать звуковыми сигналами маневроуказания в соответствии с пунктом 166 настоящих Правил.

Глава 36. Огни, знаки и сигналы маломерных и парусных судов

187. Маломерное судно, идущее на веслах, под парусом или на буксире, должно нести белый круговой огонь или иметь его наготове и показывать при приближении других судов; парусное маломерное судно может нести огни в соответствии с пунктом 190 настоящих Правил.

188. Маломерное судно со стационарным или подвесным мотором, независимо от его мощности, на ходу должно нести бортовые и кормовой огни; бортовые огни могут быть скомбинированными в одном фонаре.

189. Маломерное судно, буксирующее или толкающее другое (другие) маломерное судно, должно нести такие же огни и знаки, предусмотренные пунктами 187, 188, 192 настоящих Правил, как соответствующее одиночное с у д н о .

190. Парусное судно длиной 7 м и более на ходу должно нести:

- 1) б о р т о в ы е о г н и ;
- 2) к о р м о в о й о г о н ь ;

3) два круговых огня около топа мачты, расположенных по вертикали (верхний из которых красный, нижний - зеленый), или при приближении других судов освещать парус белым мигающим светом.

191. На парусном судне длиной менее 20 м бортовые или бортовые и кормовой огни могут быть скомбинированы в одном фонаре; при объединении бортовых и кормового огней запрещается нести огни, указанные в пункте 190, п о д п у н к т 3 .

192. Судно, идущее под парусом и в то же время приводимое в движение мотором, днем должно нести на наиболее видном месте знак в виде черного конуса вершиной вниз, ночью - такие же огни, как самоходное судно, соответствующих размеров, согласно пунктам 108 и 188 настоящих Правил.

193. Маломерное или парусное судно при стоянке на якоре в месте, где могут плавать другие суда, должно нести один белый круговой огонь.

194. Маломерное или парусное судно, занятое ловом рыбы, водолазными или другими работами, при выполнении которых настоящими Правилами предусмотрено несение дополнительных огней (знаков), должно нести их в соответствии с характером выполняемой работы.

195. Маломерное или парусное судно, потерявшее ход или управляемость на пути движения других судов, должно заблаговременно предупредить их об этом днем круговым движением заметного предмета над головой, ночью - круговым движением белого огня. В дополнение к этим сигналам может подаваться звуковой сигнал "Предупреждение" (глава 30).

196. Маломерное или парусное судно, терпящее бедствие или нуждающееся в

помощи, может подавать сигналы, предусмотренные главой 34 настоящих Правил.

197. Парусное судно длиной 7 м и более должно иметь звукосигнальное устройство, способное производить короткие и продолжительные звуки, слышимые на расстоянии не менее чем 1,0 км.

198. При ограниченной видимости на водохранилищах, озерах и на участках с кардинальной системой навигационного оборудования маломерные и парусные суда на ходу и стоянке должны подавать звуковые сигналы, указанные в подпунктах 1 и 2 пункта 213 настоящих Правил, а при отсутствии соответствующих звукосигнальных устройств - сигнал "Предупреждение" частыми ударами в колокол или металлический предмет (глава 30).

Раздел 7. Плавание судов на участках с кардинальной системой

навигационного оборудования

Глава 37. Общие положения

199. Границы участков с кардинальной системой навигационного оборудования указываются в местных правилах, лоциях или на навигационных картах.

200. В случаях, не предусмотренных Правилами настоящей главы, все суда, включая скоростные, парусные и маломерные, при плавании по участкам с кардинальной системой навигационного оборудования должны выполнять требования других глав настоящих Правил.

201. Судно считается обгоняющим, если оно приближается к другому судну в секторе его кормового огня (огней), т.е. с направления более 22,5' позади его траверза. Если имеется сомнение в отношении того, является ли судно обгоняющим, то следует считать, что это именно так, и действовать соответственно.

202. Судно считается лишенным возможности управляться, если оно из-за неисправности двигателей, движителей, корпуса, рулевого устройства, других механизмов или тяжелого воздействия гидрометеорологических явлений (приложение 5 на 4 листах) не может маневрировать в соответствии с требованиями настоящих Правил.

203. Судно, лишенное возможности управляться, должно нести два красных круговых огня, расположенных по вертикали на наиболее видном месте; если оно имеет ход относительно воды, то дополнительно - бортовые и кормовой (кормовые) огни. Днем такое судно должно нести два черных шара или подобных предмета, расположенных по вертикали на наиболее видном месте.

204. Суда, занятые ловом рыбы, не должны затруднять движение судов, следующих установленными полосами движения или рекомендованными

к у р с а м и .

205. Каждое судно на ходу (за исключением случаев обгона) должно уступать дорогу судам, указанным после него в следующем перечне:

- 1) одиночное судно с механическим двигателем, судно, толкающее или буксирующее состав (за исключением плота);
- 2) парусное судно;
- 3) судно, занятое ловом рыбы;
- 4) судно, буксирующее плот;
- 5) судно, лишенное возможности управляться, занятое подводными или водолазными работами.

206. Гидросамолет на воде должен держаться в стороне от всех судов и не затруднять их движение. Однако в тех случаях, когда существует опасность столкновения, он должен выполнять правила настоящего раздела как судно с механическим двигателем, но без подачи звуковых сигналов и отмашек.

Глава 38. Расхождение и обгон судов

207. Правила настоящей главы применяются к судам с механическим двигателем, находящимся на виду друг у друга. В этой главе под термином "судно" понимаются суда и составы, исключая плотовые составы.

208. Когда два судна сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо с тем, чтобы разойтись левыми бортами. Если имеется сомнение в отношении того, существует ли такая ситуация, то следует считать, что она существует, и действовать соответственно.

209. Когда два судна идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить ему дорогу; при этом оно не должно пересекать курс другого судна по носу. Судно, которому уступают дорогу, обязано сохранять свой курс и скорость. Однако, когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает для этого соответствующих действий, оно должно предпринять меры для избежания столкновения только собственным маневром.

210. При обгоне обгоняющее судно (включая парусное и буксирующее плот) должно держаться в стороне от пути обгоняемого до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

211. При маневрировании, включая расхождение и обгон, суда с механическим двигателем (за исключением маломерных) должны показывать свои маневры подачей звуковых сигналов, в соответствии с пунктом 166 настоящих Правил.

Глава 39. Плавание судов, не находящихся на виду друг у друга

212. Настоящее правило относится к судам (в том числе не имеющим радиолокатора, УКВ радиостанции), не находящимся на виду друг у друга, при плавании в районах ограниченной видимости или вблизи таких районов.

213. В районах ограниченной видимости или вблизи них суда, кроме сигналов, предусмотренных главой 32 настоящих Правил, должны подавать также следующие сигналы:

1) судно с механическим двигателем на ходу, но не имеющее движения относительно воды (в дрейфе), через промежутки не более 2 минут - два продолжительных звука;

2) судно, лишенное возможности управляться, занятое ловом рыбы, а также парусное судно длиной 7 м и более на ходу через промежутки не более 2 мин - один продолжительный и два коротких звука;

3) при сближении на визуальную видимость - звуковые сигналы, указанные в пункте 166 настоящих Правил.

214. Каждое судно должно следовать с безопасной скоростью, установленной применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям ограниченной видимости. Судно с механическим двигателем должно держать свои машины готовыми к немедленному маневру. Скоростное судно должно следовать в водоизмещающем положении только до ближайшего места безопасной стоянки.

215. Судно, которое обнаружило присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должно определить, развивается ли ситуация чрезмерного сближения и (или) существует ли опасность столкновения. Если это так, то оно должно своевременно предпринять действие для расхождения. Причем, когда действием является изменение курса, то, насколько это возможно, следует избегать:

1) изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;

2) изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

216. Каждое судно, которое услышит, по-видимому, впереди своего траверза, туманный сигнал другого судна или которое не может предотвратить чрезмерного сближения с другим судном, находящимся впереди траверза, должно уменьшить ход до минимального, или, если это необходимо, остановить движение и в любом случае следовать с крайней осторожностью до тех пор, пока не минует опасность столкновения.

Глава 40. Исключение

217. Любое самоходное судно в течение 10 лет после вступления настоящих Правил в силу может вместо горизонтально расположенных двух кормовых огней, предписанных этими Правилами, нести ранее установленные два белых гакабортных огня с дугой освещения горизонта в 180'.

218. Буксировщики и толкачи на срок до 5 лет после вступления настоящих Правил в силу освобождаются от установки буксировочного огня. До его установки буксировщики при буксировке судов, составов и плотов должны нести огни, предусмотренные пунктом 120 настоящих Правил, как одиночное самоходное судно соответствующих размеров на ходу, а суда, занятые толканием - один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости, и ниже его два ранее установленных белых гакабортных огня, расположенных горизонтально (при ширине толкача 5 м и менее - только один кормовой огонь).

219. Военные корабли требования настоящих Правил в отношении дальности видимости, секторов освещения, взаимного расположения огней и знаков и дальности слышимости звуковых сигналов могут выполнять с учетом особенностей их назначения и конструкции, но так, чтобы не затруднять применение этих Правил.

220. Военные корабли и суда могут нести дополнительные огни и знаки и подавать звуковые и световые сигналы, не предусмотренные настоящими Правилами, но такие, которые нельзя по ошибке принять за огни, знаки или сигналы, предусмотренные настоящими Правилами.

Раздел 8. Ответственность юридических и физических лиц, использующих суда и другие плавучие средства

221. Юридические и физические лица, в том числе иностранные, эксплуатирующие и использующие суда, плоты и другие плавательные средства, несут ответственность за последствия, которые могут произойти от невыполнения требований, установленных настоящими Правилами, или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной практикой судовождения или особыми обстоятельствами данного случая.

Раздел 9. Обязанности юридических лиц, использующих суда и другие плавучие средства

222. Хозяйствующие субъекты, в ведении которых находятся мосты, плотины и другие сооружения на внутренних водных путях, обязаны:

1) за счет собственных средств обеспечивать навигационное ограждение (стационарные и плавучие знаки) и безопасный пропуск судов в районе сооружений, пропуск воды из водохранилищ в соответствии с утвержденными правилами;

2) производить по согласованию с органами охраны природы углубление и очистку дна в районе сооружений;

3) разводить судоходные пролеты наплавных мостов в соответствии с правилами плавания по внутренним водным путям (без взимания какой-либо платы с владельцев судов).

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан