

Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним

УТВЕРЖДЕНЫ

Министерством Морского флота СССР
и Министерством рыбного хозяйства СССР
20 февраля 1990 года*

* По сообщению Главной государственной морской инспекции от 24 мая 1993 года настоящие правила не подлежат государственной регистрации.

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

плавания и стоянки судов в морских портах
Российской Федерации и на подходах к ним

Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (Общие правила) совместным решением Департамента морского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и Комитета Российской Федерации по рыболовству от 1 декабря 1992 года введены в действие с 1 июля 1993 года

Общие правила морских торговых и рыбных портов Союза ССР 1985 года издания на территории, находящейся под юрисдикцией Российской Федерации, с этой даты не применяются.

1. Общие положения

1. Общие положения

1.1. Настоящие Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах¹ Российской Федерации и на подходах к ним (именуемые в дальнейшем - Общие правила) определяют порядок плавания и стоянки судов в пределах морских портов и в зонах действия служб управления движением судов (СУДС*).

¹ Здесь и далее под морским портом понимаются все морские торговые и рыбные порты, а также морские порты других ведомств - судовладельцев на территории Российской Федерации.

* По современной терминологии: СДС - система движения судов.

1.2. Под судами в Общих правилах понимаются отечественные и иностранные военные корабли и невоенные суда, причем под невоенными судами понимаются суда в определении Кодекса торгового мореплавания.

1.3. К иностранным военным кораблям и подводным транспортным средствам Общие правила применяются в части, не предусмотренной специальным законодательством, определяющим порядок их плавания и стоянки в территориальных и внутренних водах Российской Федерации.

1.4. Настоящие Общие правила, действие которых распространяется на все морские порты Российской Федерации, включают общие требования, относящиеся к режиму плавания и стоянки судов на акваториях морских портов и подходах к ним, в каждом морском порту дополняемые обязательными постановлениями по порту, издаваемыми начальником порта и отражающими особенности данного порта и содержащими правила плавания на его акватории и в зоне действия СУДС, а также и местные правила, устанавливаемые компетентными органами в соответствии с действующим законодательством.

1.5. Общие правила и обязательные постановления по порту обязательны для выполнения судоводителями всех судов, находящихся в пределах акватории морского порта и зоны действия СУДС, независимо от флага судна и его ведомственной принадлежности, в том числе и судоводителями военных кораблей.

1.6. Акваторию морского порта (в дальнейшем - порт) составляют отведенные порту в порядке, установленном действующим законодательством, водные пространства, в том числе внутренний и внешний рейды. Границы акватории (вод порта, портовых вод) приводятся в обязательных постановлениях по порту.

1.7. При плавании и стоянке судов на акваториях морских портов и подходах к ним должны соблюдаться Международные правила предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72), если обязательные постановления по порту и местные правила не содержат иных требований.

1.8. В портах, расположенных на устьевых участках рек, настоящие Общие правила действуют в тех же пределах водной акватории, которые указаны в обязательных постановлениях по порту; граница акватории порта, верхняя по течению реки, является разграничительной линией между зонами действия МППСС-72 и Правил плавания по внутренним водным путям. Особые случаи отклонений от указанного правила должны оформляться двухсторонними соглашениями между соответствующими ведомствами, и извлечения из них в части, того касающейся, должны также приводиться в Обязательных постановлениях по порту.

2. Плавание в зоне действия Общих правил

2. Плавание в зоне действия Общих правил

2.1. Правила плавания

2.1. Правила плавания

2.1.1. При плавании в пределах портовых вод и подходов к ним следует придерживаться установленных путей движения, учитывать особенности расхождения с военными кораблями и морскими дноуглубительными судами и знать отличительные сигналы кораблей, брандвахт и береговых постов, через которые осуществляется оповещение судов о режиме плавания (приведены в Извещениях мореплавателям, выпуск N 1 за текущий год, и в приложениях 1-3 к настоящему изданию).

2.1.2. Если иностранное судно при нахождении в территориальных и внутренних водах Российской Федерации поднимает Государственный флаг Российской Федерации, то он поднимается на правом ноке рея фок-мачты (сигнальной мачты). Другие флаги поднимаются в иных местах по усмотрению капитана.

2.1.3. Если вход в данный район или плавание в нем не закрыты и не будет дано особого сигнала или указания о порядке дальнейшего следования, судно может идти к месту своего назначения, соблюдая при этом правила, объявленные в извещениях мореплавателям и других пособиях для плавания.

2.1.4. Если местными правилами или обязательными постановлениями по порту не предусмотрено иное, то судно, входящее в порт или следующее по речному фарватеру против течения, уступает дорогу судну, следующему по течению или выходящему из порта. Исключения составляют случаи, когда судно, следующее против течения или входящее в порт:

ограничено в возможности уступить дорогу и несет огни и знаки в соответствии с правилом 27 МППСС-72;

стеснено своей осадкой и несет сигналы в соответствии с правилом 28 МППСС-72.

2.1.5. При приближении с противоположных направлений двух судов к узкому месту, повороту или месту перехода со створа на створ, когда одновременное прохождение обоими судами таких мест невозможно или опасно, то судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно дать возможность последнему завершить поворот, держась от него на безопасном расстоянии.

2.1.6. Расходиться с судами, занятыми специальными и дноуглубительными работами в узкостях, до получения от них подтверждения возможности свободного прохода, запрещается.

Примечание. Судно, занятое специальными работами, - это судно, занятое ликвидацией разливов нефти в море, прокладкой или поднятием подводных кабелей, постановкой или снятием навигационных знаков, гидрографическими, подводными или другими специальными работами, за

исключением судов, занятых тралением мин.

2.1.7. При приближении к судну, занятому специальными работами, следует заблаговременно договориться с ним на УКВ о возможности прохода мимо него либо заблаговременно уменьшить скорость и в расстоянии не менее 5 кбт от него дать один продолжительный сигнал.

По этому сигналу судно, занятое специальными работами, прекращает их и спускает огни (знаки), которые оно несло в соответствии с правилом 27 (b) МППСС-72. Спуск огней (знаков) означает освобождение прохода.

2.1.8. При расхождении судна с дноуглубительным судном надлежит руководствоваться правилами расхождения судов с морскими дноуглубительными судами (приложение 1).

2.1.9. Производство дноуглубительных работ на каналах и фарватерах при видимости менее 10 кбт запрещается.

2.1.10. Ледокольная проводка судов осуществляется в соответствии с правилами для судов, проводимых ледоколами через лед (приложение 2).

2.1.11. Независимо от установленной обязательными постановлениями по порту предельной скорости, во избежание развития опасного волнения капитан обязан заблаговременно уменьшить скорость судна в случае:

расхождения с буксирными караванами и маломерными судами;

прохода около работающих кранов, экскаваторов, дебаркадеров, пристаней, ошвартованных у причала нефтеналивных судов;

обхода судна, стоящего на якоре или на мели;

прохода мест, где выполняются подводные, гидротехнические и другие специальные работы;

обхода дноуглубительных судов;

прохода мимо плотов и шлюпок с людьми, работающими у причала, у борта судна.

2.1.12. Судам на подводных крыльях движение по фарватерам и каналам при видимости 5 кбт и менее разрешается только в водоизмещающем положении.

2.1.13. Постановка судна на якорь в канале или на фарватере запрещается за исключением случаев, когда:

дальнейшее движение грозит явной опасностью;

судно вынуждено остановиться вследствие технических повреждений;

проход закрыт другими судами.

2.1.14. Капитан судна, вынужденного стать на якорь на фарватере или в канале (или ошвартоваться у причальных свай), обязан немедленно уведомить об этом, используя доступные

средства связи, пост (центр) управления движением судов.

В уведомлении указываются наименование судна, время, место и причины постановки судна на якорь (швартовы), а также сведения о том, в какой степени стало затрудненным движение в районе стоянки.

2.1.15. Руководство буксировкой судов в водах порта регламентируется обязательными постановлениями по порту.

2.1.16. До начала буксировки ее руководитель совместно с капитанами судов, участвующих в буксирной операции, согласует порядок ее проведения. Если буксировка будет осуществляться с лоцманским обеспечением, то в согласовании порядка ее проведения участвует и лоцман. Все возникшие вопросы и разногласия разрешаются капитаном порта.

2.1.17. Буксировка запрещается, если мощность двигателей и маневренные качества буксирных судов не обеспечивают надежного управления буксирным караваном (с учетом ветра и течения).

2.1.18. Буксировка лагом судов, груженных легковоспламеняющимися нефтепродуктами наливом, равно как и буксировка одним буксиром одновременно нескольких судов, груженных нефтепродуктами наливом, не разрешается.

2.1.19. Судно, следующее с акватории завода на ходовые испытания, через акваторию порта проводится буксирами.

2.1.20. Буксировка самоходного судна с ошвартованными у его борта плавучими средствами запрещается.

2.1.21. Буксирное судно освобождается от работ с буксируемым судном только по команде руководителя буксировки.

Буксирный трос может быть отдан без команды с буксируемого судна только в случае непосредственной угрозы опрокидывания буксирующего судна.

2.2. Управление движением судов

2.2. Управление движением судов

2.2.1. На подходах к портам и на портовых акваториях может осуществляться управление движением судов. Управление движением судов осуществляется службами управления движением судов (СУДС), инспекциями государственного надзора* или рейдовой службой старшего морского начальника.

* Здесь и далее по тексту: "В морских рыбных портах функции инспекции государственного надзора порта возложены на службу капитана порта".

Обслуживание судов производится в следующей очередности:

аварийные суда, суда, следующие для оказания помощи, и суда с тяжелобольным на борту;

корабли и суда ВМФ и пограничных войск;

паромы и пассажирские суда, следующие по расписанию;

суда-газовозы;

суда со скоропортящимися грузами и рыбной продукцией;

суда с опасными грузами;

линейные суда;

прочие суда в соответствии с временем поступления заявок.

2.2.2. Правила плавания в зоне действия СУДС издаются организацией-владельцем СУДС после оформления протокола согласования с заинтересованными организациями.

Правила плавания в зоне действия СУДС должны быть составной частью обязательных постановлений по порту (приводятся в приложении к ним). Если зона действия СУДС включает акватории нескольких портов, то правила плавания включаются в обязательные постановления всех этих портов.

2.2.3. Движение судов в зонах действия СУДС регулируется центрами и постами управления движением судов (УДС) с учетом требований ст.70 Кодекса торгового мореплавания СССР.

2.2.4. Центр (пост) УДС, как правило, осуществляет:

обнаружение судов на подходах к зоне действия центра (поста) УДС, установление связи с судами, получение необходимого перечня данных о каждом судне;

постоянный радиолокационный контроль за движением судов, выдачу указаний судам при осложнении ситуации или нарушении судами правил;

регулирование движения в зоне действия центра (поста) УДС, контроль за соблюдением установленных путей, скоростей и дистанций между судами;

радиолокационный контроль за положением судов на якорных местах;

передачу судам гидрометеоинформации, данных об изменениях в работе средств навигационного оборудования (СНО), навигационно-гидрографической информации (при возникновении необходимости, а также по запросу);

выдачу информации и указаний судам при обнаружении действий или обстоятельств, могущих привести к аварийной ситуации;

радиолокационную проводку судов, при которой лоцман-оператор центра (поста) УДС постоянно информирует проводимое судно о его местоположении в принятой системе координат;

содействие в установлении связи между судами, береговыми организациями и службами;

содействие аварийно-спасательным, дноуглубительным, буксировочным и другим специальным работам в зоне действия центра (поста) УДС.

2.2.5. Радиолокационная проводка судов может осуществляться по заявке судна при любых условиях видимости.

Для всех портов и каналов, оборудованных береговыми радиолокационными станциями (БРЛС), устанавливается обязательная радиолокационная проводка при видимости 2 мили и менее, если в правилах плавания в зоне действия СУДС не содержится иных требований.

2.2.6. Порядок радиолокационной проводки согласовывается лоцманом-оператором центра (поста) УДС с капитаном судна до начала проводки.

В процессе радиолокационной проводки судно обязано репетовать получаемую от центра (поста) УДС информацию и сообщать ему о предпринимаемых действиях.

Начало и окончание радиолокационной проводки объявляется центром (постом) УДС.

2.2.7. Движение судов в зонах действия центра (поста) УДС (вход в зону, постановка на якорь, съёмка с якоря, подход и швартовка к причалу и отход от него, перешвартовка и т.п.) осуществляется с разрешения центра (поста) УДС.

Разрешение аннулируется и должно быть запрошено заново, если судно в течение периода, установленного правилами плавания в зоне действия СУДС, не начнет разрешенные действия.

2.2.8. Обязательными для выполнения являются указания центра (поста) УДС, касающиеся:

очередности движения;

маршрута и скорости движения;

места якорной стоянки;

действия для предотвращения непосредственной опасности.

Судно обязано репетовать относящиеся к нему указания центра (поста), а в случае невозможности его выполнения - сообщать причины и свои дальнейшие намерения.

Правилами плавания в зоне действия СУДС могут быть установлены и другие случаи, когда указания центра (поста) УДС являются обязательными для выполнения.

2.2.9. Суда, следующие с моря, до подхода к зоне действия СУДС устанавливают радиосвязь на УКВ с центром (постом) УДС, регулирующим движение в этой зоне. Каналы и позывные для связи судов с центром (постом) УДС указываются в правилах плавания в зоне действия СУДС.

При отсутствии на судне радиостанции, работающей на необходимых каналах связи, переносная радиостанция должна быть заказана судном во время передачи информации о подходе судна в порт назначения.

2.2.10. Во время первого сеанса связи с центром (постом) УДС судно сообщает:

тип и название судна;

время подхода к зоне;

скорость в маневренном режиме;

государственную принадлежность (флаг), а российское судно - ведомственную принадлежность ;

порт назначения;

чистую регистровую вместимость и основные размерения;

фактическую осадку;

род и количество груза;

сведения о состоянии судовой радиолокационной станции (РЛС);

информацию о неисправности РЛС и других имеющихся ограничениях, влияющих на безопасность плавания и маневрирования.

Капитан судна несет ответственность за достоверность передаваемой информации.

2.2.11. При запросе центра (поста) УДС с целью опознания судно обязано сообщить свое место относительно какого-либо ориентира (указывается конкретно в каждом отдельном случае) или выполнить опознавательный маневр.

2.2.12. Центр (пост) УДС дает опознанному судну разрешение на вход в зону своего действия, указывает маршрут движения, якорное место, а также сообщает другие необходимые сведения.

2.2.13. Судно, маршрут которого проходит через зоны действия нескольких постов (центров) УДС, при подходе к каждой зоне запрашивает разрешение у соответствующего поста (центра) УДС на вход в его зону.

2.2.14. Судно, стоящее у причала или на якоре, до начала движения устанавливает радио- или телефонную связь с центром (постом) УДС, в зоне которого оно находится.

2.2.15. Правила плавания в зоне СУДС могут устанавливать отдельные требования к судам определенных типов, размерений или других признаков, которые должны следовать только по установленным маршрутам движения и выполнять дополнительные условия. Центр (пост) УДС может в порядке исключения разрешить движение таких судов вне установленных маршрутов движения.

Для регулирования движения маломерных судов в портах могут использоваться светофоры, управляемые из центра (поста) УДС.

2.2.16. Суда на ходу несут постоянную радиовахту на рабочем канале центра (поста) УДС, в

зоне которого они находятся, если не указан другой канал.

2.2.17. Контроль и информирование со стороны центра (поста) УДС не снимают с капитана ответственности за безопасность судна.

2.2.18. Радиообмен центра (поста) УДС с судами, а также текущая радиолокационная информация документируются. Записи хранятся в течение трех суток. Если имели место аварийные ситуации или аварийные случаи, записи хранятся до конца расследования.

2.2.19. В правила плавания в зоне действия СУДС в виде приложений включаются:

схема зон действия центров (постов) УДС;

схема организации связи судов с центрами (постами) УДС, включая рабочие каналы и позывные;

информация капитану о технических возможностях СУДС.

3. Вход судов в порт и выход их из порта

3. Вход судов в порт и выход их из порта

3.1. Информация о подходе

3.1. Информация о подходе

3.1.1. Информация о подходе судна к порту назначения передается:

капитаном российского судна при следовании в морской порт - диспетчеру порта, капитану порта и в другие адреса, установленные местными правилами;

капитаном иностранного судна - в агентство "Инфлот".

3.1.2. Информация о подходе сообщается за 48 ч, вторично - за 24 ч и уточняется за 4 ч до подхода. При длительности перехода менее 48 ч - в пределах 2 ч после выхода судна в данный порт.

Капитаны судов рыбопромыслового флота обязаны сообщать время снятия с промысла, а также время подхода к порту не позднее чем за 72 ч.

3.1.3. Капитан судна (судовладелец) в информации о подходе сообщает следующие данные:

название судна, его флаг, наименование владельца;

порт отправления (последний порт захода, район промысла, буровая установка и т. п.);

наибольшую длину судна;

осадку судна носом и кормой;

число пассажиров;

название груза, его особые свойства, название фумиганта (если груз подвергался фумигации на судне), количество (массу) груза, размещение груза на судне: на палубе, твиндеке, по трюмам (при наличии сквозных трюмов - по каждому люку), длину одного места длинномерных и массу тяжеловесных (свыше 3 т) грузов, а для танкера при следовании под погрузку - массу балласта и время дебалластировки у причала, название предыдущего перевезенного груза;

наименование грузополучателей;

потребность в бункере, пресной воде, снабжении и т.п.;

потребность в выполнении вспомогательных технических и ремонтных операций;

а также подает заявку:

на баржу для сдачи льяльных, балластных, хозяйственно-фекальных сточных вод и контейнеры под мусор;

буксирные суда и буксирные услуги;

ледокольное обеспечение;

лоцмана.

3.1.4. В случае переадресовки судна капитан радиogramмой аннулирует ранее поданные заявки в первоначальный порт назначения.

3.1.5. Капитан судна в своей информации о подходе сообщает о неисправности судовых грузовых устройств (механизмов).

3.1.6. В случае отсутствия информации или представления судном неточной либо несвоевременной информации, что вызвало задержку в обработке судна, время его простоя относится за счет судна.

3.1.7. Администрация порта информирует судно о месте его якорной стоянки, швартовки и способе выполнения погрузочно-разгрузочных или других работ не позднее чем за 4 ч до прихода судна в порт.

Администрация рыбного порта, кроме передачи указанной выше информации, обязана своевременно подтвердить капитану судна получение от него предварительной информации о подходе (за 72, 48, 24 ч).

3.1.8. В заявке на ледокольное обеспечение дополнительно к информации о подходе сообщается:

водоизмещение;

тип и мощность главного двигателя;

ледовый класс (наличие и категория ледовых подкреплений);

особенности технического состояния судна, влияющие на его проводку во льдах;

материал гребного винта;

наличие топлива, воды, продовольствия и их суточный расход.

3.2. Оформление прихода

3.2. Оформление прихода

3.2.1. Приход судна в порт оформляется в инспекции государственного надзора в течение 24 ч с момента прибытия: администрацией российского судна - через представителя службы по обслуживанию транспортного флота, администрацией иностранного судна - через представителя агентства "Инфлот" с соблюдением пограничных, таможенных, санитарных и карантинных формальностей.

Приход судна оформляется по представлении Общей декларации или Показаний капитана, судовой роли и списка пассажиров.

3.2.2. Капитан иностранного судна дополнительно вручает представителю агентства "Инфлот":

свидетельство о праве плавания под флагом (судовой патент);

мерительное свидетельство;

международное свидетельство о грузовой марке;

свидетельство о грузовой марке судна ограниченного плавания (для Балтийского или Черного моря);

свидетельство о безопасности пассажирского судна;

свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

свидетельство о безопасности грузового судна по телеграфной радиосвязи*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

свидетельство о безопасности грузового судна по телефонной радиосвязи*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

свидетельство об обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судна, перевозящего более 2000 т нефти);

международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78).

журнал нефтяных операций*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78).

свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна;

свидетельства об изъятиях;

дипломы и другие квалификационные свидетельства членов экипажа, требуемые Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года;

судовое санитарное свидетельство;

свидетельство о дератизации;

международное свидетельство о вакцинации;

морскую санитарную декларацию;

общую декларацию;

грузовую декларацию;

декларацию о личных вещах экипажа.

Капитан предъявляет таможенному учреждению также манифест, имеющиеся коносаменты и

прочие документы на перевозимые грузы.

3.2.3. Если в рейсе произошли какие-либо поломки устройств или узлов и механизмов, подконтрольных Регистру или иному классификационному обществу, капитан судна по приходе в порт письменно сообщает об этом капитану порта.

3.3. Оформление выхода

3.3. Оформление выхода

3.3.1. Оформление выхода судна из порта осуществляет инспекция государственного надзора. Оформление производится при наличии действительных судовых документов, выданных Регистром или другим классификационным обществом, подтверждающих удовлетворительное техническое и мореходное состояние судна, а также при отсутствии препятствий со стороны пожарной охраны и санитарно-карантинного контроля.

3.3.2. Готовность судна к выходу в море проверяется инспекцией государственного надзора, органами пожарной охраны и санитарно-карантинной службы порта.

3.3.3. В соответствии со ст.74 Кодекса торгового мореплавания СССР капитан порта может отказать в выдаче разрешения на выход из порта в случаях:

непригодности судна к плаванию, нарушения требований о его загрузке, снабжении, комплектовании экипажа и при наличии других недостатков судна, создающих угрозу безопасности плавания или здоровью находящихся на судне людей, а также в случаях нарушения требований относительно судовых документов;

неуплаты установленных сборов и штрафов.

Также в соответствии со ст.75 и 76 Кодекса торгового мореплавания СССР судно и груз могут быть задержаны в порту начальником порта по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, а также по требованиям порта, вытекающим из повреждений портовых сооружений, иного находящегося в порту имущества и средств навигационной обстановки, впредь до предоставления судовладельцем или грузовладельцем достаточного обеспечения. Распоряжение начальника порта о задержании судна или груза действительно в течение трех суток.

3.3.4. О всех нарушениях и недостатках в подготовке судна Комитета Российской Федерации по рыболовству или рыболовецкого колхоза к выходу из порта, обнаруженных при проверке, представитель государственного надзора делает запись в журнале замечаний и распоряжений инспектирующих лиц и составляет акт. При оформлении отхода судно предъявляет представителю государственного надзора экземпляр акта с отметками об устранении замечаний.

3.3.5. Для оформления выхода из морского порта капитан российского судна предъявляет

представителю инспекции государственного надзора:

общую декларацию или заявление на право отхода;

судовую роль;

дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажа;

список пассажиров;

разрешение санитарно-карантинной службы на выход в море;

свидетельство пожарной охраны на право выхода судна из порта;

расчет остойчивости;

свидетельство о годности к плаванию;

мерительное свидетельство;

свидетельство о безопасности пассажирского судна или пассажирское свидетельство;

свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, приложения к нему, а для танкера - дополнения к нему*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, приложения к нему, а для танкера - дополнения к нему*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

свидетельство о безопасности грузового судна по телеграфной радиосвязи*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

свидетельство о безопасности грузового судна по телефонной радиосвязи*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

свидетельство об обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судов, перевозящих более 2000 т нефти);

международное свидетельство о предотвращении загрязнения моря нефтью*;

* Документы предъявляются судном, на которое распространяются положения Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78).

свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна;

при приемке палубных и тяжеловесных грузов - расчет крепления их на судне или акт о креплении в соответствии с типовыми схемами действующих технических условий (правил) крепления тяжеловесных и крупногабаритных грузов на морском судне;

при приеме сыпучих грузов - карты технологических режимов (КТР) и Типовые планы загрузки (ТПЗ) или сертификат на груз с указанием влажности и угла естественного откоса груза;

международное свидетельство о грузовой марке;

классификационное свидетельство;

книгу конверсии;

свидетельство Регистра о соответствии конструкции и оборудования судна требованиям правила 54 главы II-2 поправок 1981 года Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74).

3.3.6. При оформлении выхода судов Комитета Российской Федерации по рыболовству и рыболовецких колхозов из морских рыбных портов (портпунктов), а также выезда (вылета) экипажей судов флота рыбной промышленности в иностранные порты инспекция портового надзора руководствуется также дополнительными требованиями в части проверки готовности и оформления отхода судов, выезда (вылета) экипажей судов за границу, определенными руководящими документами Комитета Российской Федерации по рыболовству.

3.3.7. Капитан иностранного судна при оформлении отхода предъявляет инспекции портового надзора Общую декларацию и конвенционные документы.

3.3.8. Отход буксируемого судна при наличии на нем экипажа, возглавляемого капитаном, оформляется в соответствии с п.3.3.5 настоящих Общих правил. Отход буксирного каравана должен быть оформлен капитаном буксирующего судна.

При оформлении отхода буксируемого невоенного судна (кроме судов Комитета Российской Федерации по рыболовству) в инспекцию государственного надзора предъявляются:

инструкция по обеспечению безопасности морских буксировок;

план перехода;

схема и расчет буксирной линии.

При буксировке законвертованного объекта представляются акт конвертовки и разрешение Регистра на буксировку.

При морской буксировке судов и объектов ограниченного плавания представляется разработанная конструкторским бюро и одобренная Регистром система конвертовки, крепления различных конструкций, буксирного устройства, подкреплений корпуса и т.п.

При оформлении буксировки обязательно также представление акта проверки мореходного состояния как буксировщика, так и буксируемого судна, с разрешающей буксировку записью.

При отходе буксируемого судна Комитета Российской Федерации по рыболовству предъявляются:

инструкция по обеспечению морской буксировки;

разрешение Регистра на разовый переход.

3.3.9. Оформление отхода не требуется, если судно выходит из порта по приказанию капитана порта в связи со стихийными явлениями или для участия в аварийно-спасательных операциях. Капитан такого судна, если это возможно, уведомляет инспекцию портового надзора о своем выходе всеми доступными средствами.

3.3.10. Разрешение на выход действительно в течение 24 ч, если иное не указано в местных правилах.

Суда ограниченного района плавания "III" оформляют отход на срок действия пожарного и санитарного свидетельств при условии получения разрешения инспекции государственного надзора при каждом выходе из порта. Разрешение может быть получено по телефону или на УКВ-связи.

3.3.11. Если по какой-либо причине судно задержалось в порту сверх установленного срока, капитан обязан сообщить об этом в инспекцию государственного надзора и заново оформить отход.

3.3.12. В случае изменений в составе экипажа или в техническом состоянии судна после оформления отхода капитан обязан известить об этом инспекцию государственного надзора и заново оформить отход.

4. Стоянка судов в порту

4. Стоянка судов в порту

4.1. Стоянка судов на рейде

4.1. Стоянка судов на рейде

4.1.1. Если в порту отсутствует СУДС, постановка судов на якорь или перемена места стоянки выполняется в каждом случае с разрешения (указания) инспекции государственного надзора, о чем капитан судна ставит в известность дежурного диспетчера порта.

4.1.2. Подъем на судах и плавсредствах различных огней, которые могут быть приняты за навигационные, запрещается.

4.1.3. Суда на якоре должны нести радиовахту на УКВ, канал 16 (156,8 МГц).

4.1.4. В темное время суток на судне, стоящем на якоре, включается штатное наружное освещение.

4.1.5. Судно, стоящее на рейде с заведенными с кормы якорями (верпами), кроме огней и знаков, предусмотренных МППСС-72, несет в темное время суток белый огонь, а днем - красный флаг, спущенный с кормы у якорной цепи на половину высоты борта.

4.1.6. Запрещается оставлять на якоре без буксиров несамоходные плавучие средства без экипажа.

4.1.7. Капитан судна, принявший на борт пловцов или обнаруживший на судне посторонних лиц, обязан немедленно сообщить об этом контрольно-пропускному пункту (КПП) пограничных войск и капитану порта и передать этих лиц пограничным властям или органам внутренних дел (милиции), если нет КПП пограничных войск.

4.1.8. Спуск на воду катеров и шлюпок допускается только с разрешения инспекции портового надзора и КПП пограничных войск.

Требование это не распространяется на случаи, когда необходимо неотложно использовать судовые плавучие средства для оказания помощи утопающим и выполнения аварийно-спасательных работ.

4.2. Подготовка причалов к швартовке судов

4.2. Подготовка причалов к швартовке судов

4.2.1. Владелец причала обеспечивает подготовку причала к подходу и отходу судна.

4.2.2. При подготовке причала:

обеспечивается достаточная свободная длина причала для швартовки подходящего судна;

освобождается кордон причала от грузов и других предметов, мешающих нормальной швартовке (отшвартовке);

прикордонная часть причала очищается от льда и снега и посыпается песком на всем

протяжении, где будут выполняться работы по швартовке (отшвартовке);

убираются прикордонные краны согласно схеме, утвержденной начальником порта;

прекращаются работы и движение всех видов транспорта в зоне швартовки;

в темное время суток включается полное освещение причала.

Место швартовки судна, т.е. местонахождение форштевня, указывается представителем владельца причала: днем - красным флажком, ночью - красным огнем.

4.2.3. Капитан судна до швартовки получает информацию от диспетчера порта или лоцмана о состоянии причала, размерах свободных подходов, о глубинах на подходах к причалу и вдоль него.

4.3. Швартовка судов

4.3. Швартовка судов

4.3.1. Для швартовки судна к причалу владелец причала выделяет швартовщиков, количество которых зависит от валовой вместимости судна, из расчета:

Вместимость судна, рег.т	Число швартовщиков
300	1
От 300 до 1500	2
От 1500 до 2500	3
От 2500 до 5000	4
От 5000 до 10000	6

От 10000 до 20000

8

Свыше 20000

10

а также руководителя швартовщиков.

При швартовке судна к борту судна, стоящего у причала, последнее обеспечивает силами своего экипажа кранцевую защиту своего борта и прием швартовных концов, подаваемых на судно. Прием береговых швартовных концов обеспечивает владелец причала.

4.3.2. Маломерное судно швартуется к причалу только с разрешения инспекции государственного надзора и дежурного диспетчера порта.

4.4. Стоянка судов у причалов

4.4. Стоянка судов у причалов

4.4.1. Расстановка судов у причалов осуществляется диспетчером порта по согласованию с инспекцией портового надзора, а если на борту имеются взрывоопасные или легковоспламеняющиеся грузы, то и по согласованию с пожарной охраной. Интервал между судами должен быть не менее 10 м.

4.4.2. Постановка судов и портовых плавучих средств к пожарным пирсам запрещается.

4.4.3. Допустимое количество судов, стоящих у причала борт к борту (лагом), устанавливается в каждом конкретном случае обязательными постановлениями по порту.

4.4.4. Запрещается стоянка двух судов, ошвартованных лагом друг к другу, одно из которых имеет на борту взрывоопасные или легковоспламеняющиеся грузы, за исключением операций по передаче бункера судами-бункеровщиками.

4.4.5. Капитан судна, ошвартованного у причала, обязан принять меры, исключаящие загрязнение и захламление водной поверхности, причала и дна, а также организовать постоянную очистку от снега и грязи места в районе трапов.

4.4.6. После окончания швартовки судна его якоря должны быть втянуты в клюзы и якорные цепи зажаты винтовыми стопорами.

4.4.7. Сходни и трапы, поданные с судна на причал, должны быть оборудованы поручнями или

леерами. В районе сходни должен находиться спасательный круг с линем длиной не менее 30 м.

Под площадкой трапа и сходней должна быть натянута предохранительная сетка, исключая возможность падения людей в воду. В темное время суток трапы (сходни) должны быть освещены

4.4.8. Капитан судоремонтного завода отвечает за организацию безопасной стоянки ремонтируемых судов и плавсредств, а также за контроль и охрану окружающей среды на акватории судоремонтного предприятия.

4.4.9. В темное время суток на судне, стоящем у причала, должно быть включено наружное освещение, а на баке и корме выставлены огни, обозначающие оконечности судна.

Танкер или бункеровщик жидким топливом, если его грузовые танки не очищены от остатков груза и не дегазированы, кроме огней, упомянутых выше, несет на наиболее видном месте один красный огонь, видимый по всему горизонту, с дальностью видимости не менее 2 миль, а днем - флаг В (Браво) по Международному своду сигналов.

4.4.10. На судне, стоящем у причала, независимо от его размеров и принадлежности выставляется вахтенный у трапа.

Вахтенная служба обязана знать номера телефонов инспекции портового надзора, диспетчера порта, пожарной и медицинской служб порта.

4.4.11. Судну, стоящему у причала, запрещается без разрешения инспекции государственного надзора держать вываленными за борт грузовые краны, стрелы, трапы, шлюпбалки и пр.

Реи у парусного или парусно-моторного судна должны быть обрасоплены.

4.4.12. Судну, стоящему у причала, запрещается держать шлюпки у борта, а также вываленными за борт и приспущенными до воды.

4.4.13. Судовые работы, связанные с выводом из строя главных двигателей, рулевого, якорного и швартовного устройств, а также работы за бортом со шлюпок или других плавучих средств выполняются только с письменного разрешения капитана порта.

4.4.14. Суда, стоящие вблизи аварийного судна или проходящие мимо него, обязаны принять меры к оказанию помощи по спасению людей, судна, груза и другого имущества.

4.4.15. Владельцы маломерных судов, не приспособленных для постоянного нахождения на них экипажа, обеспечивают круглосуточную охрану своих судов и надзор за их стоянкой.

4.4.16. Во время грузовых операций крен судна не должен превышать 5°.

Запрещаются проведение грузовых работ и перестановка судов в порту при скорости ветра 17 м/с и более.

4.5. Смена мест стоянки

4.5. Смена мест стоянки

4.5.1. О предстоящей перемене места стоянки судна дежурный диспетчер должен сообщить капитану судна в рабочее время не позднее чем за 2 ч, если иные сроки не установлены в обязательных постановлениях.

Если перешвартовка, перетяжка и перестановка судна планируется с 17 до 8 ч следующих суток, то порт информирует об этом капитана до 15 ч.

4.5.2. Если судно, меняющее место стоянки, ставится лагом к борту другого судна, стоящего у причала, то последнее предупреждается об этом не менее чем за 1 ч до начала перестановки.

4.5.3. Перестановка судна от одного причала к другому или отвод его от причала на рейд допускается только при наличии на судне капитана или старшего помощника.

4.5.4. В случае предстоящей перетяжки судна вдоль причала швартовы, заведенные на него с другого судна, отдаются только после уведомления об этом вахтенного помощника капитана другого судна. Если при отдаче швартовов они окажутся зажатыми тросами другого судна, то вахтенная служба другого судна ослабляет свои швартовные тросы на время отдачи швартовов.

4.6. Действия при шторме

4.6. Действия при шторме

4.6.1. С получением данных о резком ухудшении погоды инспекция государственного надзора должна немедленно информировать диспетчерские службы судовладельцев, находящиеся на акватории порта, и капитанов всех судов и причалов порта и агентство "Инфлот", если информация о погоде не поступает им непосредственно.

4.6.2. При получении штормового предупреждения или при явных признаках ухудшения погоды капитан обязан принять меры по обеспечению безопасности судна.

4.6.3. С получением штормового предупреждения капитан порта передает в диспетчерскую службу порта список судов, которым на время шторма надлежит покинуть порт, а также дислокацию отстоя судов, оставляемых в порту, с учетом расстановки их в наиболее укрытых местах. Одновременно дает указания капитанам, инспекции государственного надзора к диспетчерской службе о проведении необходимых мероприятий по обеспечению безопасности

оставшихся в порту судов и плавучих средств.

Любое технически исправное судно по требованию капитана порта должно на время шторма покинуть порт.

4.6.4. В каждом конкретном случае капитан и командный состав судна, администрация порта и судовладелец руководствуются указаниями по обеспечению безопасности судов при стоянке в порту в штормовую погоду, которые должны быть помещены в обязательных постановлениях по морскому порту.

4.7. Зимовка и стоянка на приколе в порту

4.7. Зимовка и стоянка на приколе в порту

4.7.1. Решение о возможности зимнего отстоя судна, стоянки на ремонте или на приколе в каждом случае принимается начальником порта по заявке судовладельца или капитана судна, в которой по каждому судну указываются:

тип, наименование, регистрационный номер, длина, ширина и осадка;

порт приписки;

место желаемой стоянки в порту;

фамилия капитана или иного ответственного лица;

фамилии членов экипажа, остающихся на судне на зимовку, или сторожей, которые будут проживать на судне;

порядок несения вахтенной службы командой (сторожами) и расписание дежурств;

адреса судовладельца и капитана судна;

схема расстановки судов.

К заявлению прилагается заключение пожарной охраны порта о проведении противопожарных мероприятий на судне.

При зимовке нескольких судов судовладелец формирует караван, назначает капитана каравана, ответственного за безопасность стоянки всех судов каравана.

4.7.2. Капитан (шкипер) судна в случае выезда из порта зимовки уведомляет капитана порта о лице, ответственном за судно и экипаж в период его отсутствия.

4.7.3. Суда, поставленные на зимовку, должны иметь разработанные, утвержденные судовладельцем и согласованные с администрацией порта планы мероприятий по обеспечению

живучести судна в период стоянки на отстое.

4.7.4. Перед постановкой на отстой на наливных судах выполняется полная зачистка и дегазация танков и насосных отделений.

4.7.5. Запасы жидкого топлива на зимующем судне могут быть оставлены только с разрешения пожарной охраны порта.

4.7.6. Во время стоянки суда обеспечиваются связью с пожарной охраной порта и инспекцией государственного надзора.

4.7.7. Ответственность за подготовку и стоянку судов на зимовке несут судовладельцы и капитаны судов.

4.8. Предотвращение загрязнения моря

4.8. Предотвращение загрязнения моря

4.8.1. Суда должны немедленно сообщить в инспекцию государственного надзора и дежурному диспетчеру порта захода о случаях сброса любых вредных веществ в территориальных и внутренних водах как со своего судна, так и с любого другого судна, а также о замеченных загрязнениях.

4.8.2. Порт обязан обеспечить прием всех видов скопившихся на судне загрязненных вод и бытовых отходов.

4.8.3. Твердые отсепарированные остатки нефтепродуктов, промасленная ветошь, мусор, мелкая тара, технические, пищевые и прочие бытовые отходы вывозятся с судна по заявке в предоставляемой портом специальной таре.

4.8.4. На судне, стоящем в порту у причала, отливные шпигаты охлаждающей воды следует закрывать специальными щитами, а выводимый за борт отработанный пар направлять по добавочным трубам в воду. Щиты необходимо устанавливать до подхода судна к причалу.

4.9. Пользование средствами радиосвязи в порту

4.9. Пользование средствами радиосвязи в порту

4.9.1. Судну на акватории порта запрещается использовать телеграфные и телефонные радиостанции, кроме УКВ радиостанций и средств спутниковой связи.

Исключение составляют случаи, когда судно находится в опасности, или передает сообщение для предотвращения несчастия, или оказывает помощь другим терпящим бедствие судам.

4.9.2. Запрещается на канале УКВ, предназначенном для регулирования движения судов, вести переговоры, не относящиеся к регулированию движения.

4.9.3. Судно, ошвартованное у причала, может использовать спутниковую или радиосвязь на УКВ в случае, если связь с абонентом через береговую телефонную сеть невозможна.

5. Безопасность и сохранность сооружений на акватории порта

5. Безопасность и сохранность сооружений на акватории порта

5.1. О порядке, охране и движении на территории порта

5.1. О порядке, охране и движении на территории порта

5.1.1. Судну запрещается работать винтами у причала порта. Кратковременное проворачивание винта при приготовлении двигателя перед выходом в море допускается с соблюдением мер предосторожности.

5.1.2. Если обязательными постановлениями по порту не предусмотрено иное, рыбная ловля с катеров, шлюпок и плотов запрещается:

на судоходных фарватерах и каналах;

на рейдах и плесах, предназначенных для плавания и стоянки судов;

в пределах акватории промышленных предприятий, грузовых районов порта и охранных зон.

Также рыбная ловля запрещается с причалов, пристаней и других подобных сооружений,

предназначенных для стоянки судов.

5.1.3. Места постановки рыболовных снастей, предназначенных для промышленного лова рыбы, и ограждение их плавучими предостерегательными знаками согласовываются с капитаном порта и местными органами по охране рыбных запасов и регулированию рыболовства и организациями, выполняющими установку, содержание и обслуживание плавучих предостерегательных знаков.

5.1.4. Береговые и плавучие средства навигационного оборудования (СНО) в течение навигации могут быть сняты (выключены) только при условии их замены.

5.1.5. Без разрешения капитана порта и организации, в ведении которой находятся СНО, на подходах к порту (каналу) и в порту запрещается:

устанавливать какие-либо СНО;

устанавливать какие-либо огни в зоне действия светящихся береговых и плавучих СНО;

складировать грузы в зоне действия опознавательных и портовых навигационных знаков;

возводить любые сооружения, могущие ухудшить видимость СНО.

5.1.6. Растущие деревья и кусты, закрывающие СНО, должны периодически вырубаться.

5.1.7. Установка и сооружение в порту мостовых, кабельных воздушных переходов, линий связи и электропередачи, прокладка трубопроводов и т.д., а также сооружение радиосистем без согласования с администрацией порта запрещаются.

5.1.8. Запрещается подходить и швартоваться к плавучим маякам, буям и другим плавучим СНО.

5.1.9. Лица, обнаружившие повреждение СНО или смещение их со штатного места, сообщают об этом администрации порта.

5.1.10. Скорость движения транспорта по территории порта устанавливается администрацией порта.

5.1.11. На переездах, пожарных проездах остановка транспортных средств не допускается.

5.1.12. В пределах границ порта запрещается:

курить, кроме мест, специально для этого оборудованных;

пользоваться открытым огнем без разрешения администрации порта и пожарной охраны.

5.1.13. Подключение к электросети, телефонной сети, а также водной или отопительной системе порта может осуществляться только с разрешения администрации порта.

5.1.14. Вытаскивать и устанавливать любые плавучие средства на причалы или на берег для ремонта и по другим надобностям допускается только с разрешения администрации порта.

5.1.15. На территории порта и припортовой зоны организации, владеющие зданиями, складами, сооружениями и устройствами или пользующиеся ими на правах аренды, должны содержать их и прилегающую к ним территорию в состоянии, соответствующем требованиям администрации порта, пожарной охраны и санитарно-карантинной службы.

5.1.16. На судах, находящихся в порту, покрасочные работы разрешается выполнять только по согласованию с инспекцией государственного надзора.

5.1.17. Торговля в порту может производиться с разрешения администрации порта.

5.1.18. Купание в порту разрешается только в специально отведенных местах.

5.1.19. Сброс снега разрешается в местах, указанных в обязательных постановлениях по порту.

5.2. Противопожарный режим в порту

5.2. Противопожарный режим в порту

5.2.1. Пожарная безопасность в порту и на судах регулируется специальными правилами.

5.2.2. Требования представителей пожарно-технической части (инспекции) по обеспечению пожарной безопасности в порту являются обязательными для всех судов и береговых организаций.

5.2.3. Судно, с которого замечен пожар на другом судне или в порту, должно подать сигнал пожарной тревоги, немедленно сообщить об этом в пожарную часть порта и инспекцию государственного надзора и по указанию лица, осуществляющего руководство тушением пожара, принять участие в тушении пожара.

5.2.4. Для тушения пожара, возникшего в порту или на судне, администрация имеет право привлекать людей и противопожарные средства любых организаций и судов, находящихся в порту.

5.2.5. Руководить тушением пожара, возникшего на каком-либо объекте в порту, эвакуацией людей и материальных ценностей до прибытия пожарных команд порта (города) обязан начальник аварийного объекта.

5.2.6. По прибытии на место пожара представителей пожарной охраны руководство тушением

пожара принимает на себя старший пожарный начальник. Руководивший тушением начальник аварийного объекта обязан сообщить ему все необходимые сведения об очаге пожара, мерах, принятых по его ликвидации, а также о наличии в помещениях людей, занятых ликвидацией пожара

5.2.7. При возникновении пожара на судне тушение пожара организуется в соответствии с ведомственными инструкциями о порядке взаимодействия экипажей судов и береговых подразделений, пожарной охраны МВД при тушении пожара на судне.

5.2.8. Ко всем зданиям, сооружениям и другим объектам порта должен быть обеспечен свободный доступ. Подъездные пути, противопожарные разрывы и площадки между зданиями и сооружениями не должны захламляться и использоваться для целей складирования.

5.2.9. Пирсы и причалы в местах стоянок судов оборудуются исправными переходными соединениями международного образца "берег", которые позволяют присоединить к ним судовое переходное соединение международного образца "судно" для подачи воды в случае возникновения пожара.

5.2.10. Стоянка судна, не имеющего искрогасительной защиты, в районе нефтепричалов и мест стоянки танкеров запрещается.

5.2.11. Запрещается проведение работ, связанных с применением огня, и разведение открытого огня ближе чем в 100 м от места стоянки судов, выполняющих грузовые операции с пожароопасными грузами.

5.2.12. Бункеровка судна жидким топливом запрещается в случае, если бункеруемым или бункерующим судном не проведены противопожарные мероприятия.

5.2.13. Погрузка и выгрузка наливных и тарных нефтепродуктов во время грозы не разрешаются. На время грозы танки и газоотводные трубы должны быть закрыты.

5.2.14. При буксировке танкера противопожарный режим на буксирующем судне должен быть таким же, как и на буксируемом.

5.2.15. При сливе нефтепродуктов с несамоходной нефтеналивной баржи на нефтебазу или судно вблизи этой баржи в готовности к немедленному отводу ее от нефтебазы (судна) должно находиться буксирное судно.

5.2.16. Администрация порта по согласованию с пожарно-технической частью (инспекцией) должна разработать план эвакуации и рассредоточения судов в случае пожара.

5.3. О строительстве, эксплуатации и сохранности сооружений порта

5.3. О строительстве, эксплуатации и сохранности сооружений порта

5.3.1. Организации и лица, проводившие в порту строительные и иные работы, сведения о которых необходимо указать в руководствах и на картах, представляют капитану порта материалы, необходимые для последующей корректуры навигационных пособий.

5.3.2. Навигационное ограждение в районе работ производится организацией, обеспечивающей навигационную обстановку в порту за счет организации-заказчика, заинтересованной в производстве этих работ.

5.3.3. Капитан порта обязан известить местные органы Гидрографической службы Военно-Морского Флота (Гидрографическое предприятие Минтранса России) об изменении навигационной обстановки для своевременного оповещения мореплавателей.

5.3.4. Капитан судна, повредившего гидротехническое сооружение, обязан немедленно сообщить об этом администрации порта.

5.3.5. Водолазные работы в порту могут проводиться только с разрешения капитала порта.

5.3.6. Все суда, катера и шлюпки при проходе места проведения водолазных работ обязаны заблаговременно уменьшить скорость до допустимых пределов и соблюдать особую осторожность.

Отдавать якоря разрешается на безопасном расстоянии от места проведения водолазных работ.

5.3.7. В случае перестановки судов в порту в районе проведения водолазных работ дежурный диспетчер порта обязан заблаговременно, не позднее чем за 1 ч, предупредить об этом судно, занятое водолажными работами.

Приложение 1. Правила расхождения судов с морскими дноуглубительными судами

Приложение 1

ПРАВИЛА
расхождения судов с морскими
дноуглубительными судами

1. Огни и знаки работающих дноуглубительных судов

1. Огни и знаки работающих дноуглубительных судов

1.1. Дноуглубительное судно, работающее на канале или фарватере, а также в других местах на пути следования судов, на все время проведения дноуглубительных работ, когда оно ограничено в возможности маневрировать, выставляет огни и знаки, предписанные правилом 27 (b) МППСС-72, и если существует препятствие для прохода другого судна, то дополнительно выставляет огни и знаки, расположенные по вертикали:

от захода до восхода солнца - два красных круговых огня, а днем - два шара (для указания стороны, на которой существует препятствие);

от захода до восхода солнца - два зеленых круговых огня, а днем - два ромба (для указания стороны, с которой может пройти другое судно).

Огни должны быть видимы на расстоянии не менее 3 миль.

1.2. Если безопасный проход судов мимо работающего дноуглубительного судна вообще невозможен, то на дноуглубительном судне на обоих бортах должны быть подняты расположенные по вертикали огни и знаки: от захода до восхода солнца - два красных круговых огня, а днем - два черных шара.

1.3. Если работающее дноуглубительное судно стоит перпендикулярно оси канала, фарватера или находится в положении, близком к этому, то на нем должны быть приняты меры, чтобы поднятые сигналы соответствовали по расположению своему назначению, т.е. чтобы они показывали стороны занятого или освобождаемого прохода относительно направления оси канала, фарватера.

1.4. Вертикальное расстояние между знаками должно быть не менее 1,5 м, а между огнями - не менее 2 м.

1.5. Сигналы поднимаются на соответствующем ноке рея или на другом видном месте.

1.6. От захода до восхода солнца на носу и на корме шаланд, стоящих у бортов дноуглубительного судна, должно быть поднято по одному белому огню, которые должны быть видны по всему горизонту с расстояния не менее 3 миль.

1.7. В темное время суток на плотиках, поддерживающих стантовые цепи, а также на понтонах, водомерных рейках и на других установленных на пути движения судов приспособлениях для дноуглубительных работ должны быть подняты белые огни, дальность видимости которых не менее 2 миль. Днем на указанных предметах для предостережения проходящих судов поднимаются красные флаги.

1.8. Дноуглубительное судно, прекратившее дноуглубительные работы и получившее свой ход, необходимый для управления, спускает огни и знаки, предусмотренные настоящими правилами для работающих дноуглубительных судов, и руководствуется общими правилами (МППСС-72, местные правила и т.д.), установленными для всех судов.

1.9. Дноуглубительное судно, производящее дноуглубительные работы при ограниченной видимости, подает сигналы в соответствии с правилом 35 (g) МППСС-72 для судов, стоящих на якоре, а для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и о возможности столкновения - дополнительно подает три последовательных звука свистком, а именно: один короткий, один продолжительный и один короткий.

Сигналы с дноуглубительных судов для указания стороны прохода

СИГНАЛЫ
с дноуглубительных судов для указания
стороны прохода



Днем

Ночью

Проход запрещен слева

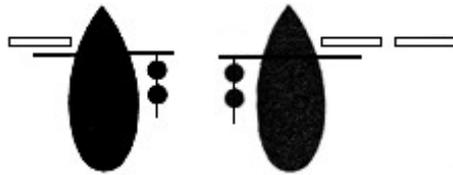
Проход запрещен справа

Проход запрещен
с обеих сторон

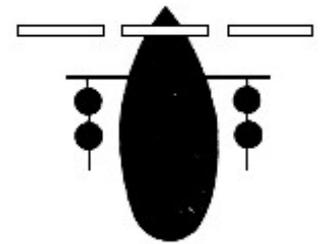


Три продолжительных
звука - "ПРОХОД
ЗАКРЫТ,
ОСТАНОВИТЕСЬ"

Один
продолжительный
звук "Иди
ВПРАВО по ходу"

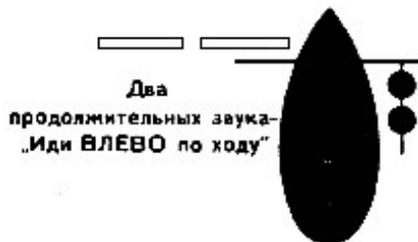


Два
продолжительных
звука - "Иди
ВЛЕВО по ходу"

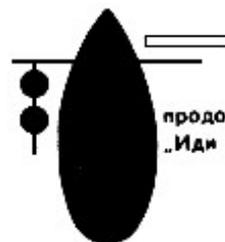


Проход запрещен справа

Проход запрещен слева



Два
продолжительных звука -
"Иди ВЛЕВО по ходу"



Один
продолжительный звук -
"Иди ВПРАВО по ходу"



2. Порядок расхождения судов с дноуглубительными судами

2. Порядок расхождения судов с дноуглубительными судами

2.1. Зрительные сигналы для определения стороны прохода, поднимаемые дноуглубительным судном согласно разделу 1 настоящих Правил расхождения судов с морскими дноуглубительными судами, не означают, что проход для судов около дноуглубительного судна свободен, а указывают только, что дноуглубительное судно предполагает пропустить суда с того или иного борта.

При подходе к работающему дноуглубительному судну на расстояние 5 кбт судно с механическим двигателем должно иметь самую малую скорость, при которой судно не теряет управляемости, и дать один продолжительный (4-6 с) звуковой сигнал - запрос о возможности прохода.

2.2. С дноуглубительного судна, услышав продолжительный звуковой сигнал с подходящего судна, должны подтвердить сторону свободного прохода или занятости его звуковыми сигналами:

один продолжительный звук - "Идите вправо по ходу";

два продолжительных звука - "Идите влево по ходу";

три продолжительных звука - "Проход закрыт, остановитесь".

2.3. Судно, получив с дноуглубительного судна ответный звуковой сигнал, подтверждающий зрительные сигналы, в зависимости от его значения либо проходит мимо дноуглубительного судна на самой малой скорости, держась от него на возможно большем расстоянии, либо ожидает освобождения прохода.

2.4. Если дноуглубительное судно не дает ответного звукового сигнала, то судну следует считать, что проход закрыт с обеих сторон, и в соответствии с этим ожидать освобождения прохода.

2.5. Безопасный проход подходящему судну дноуглубительное судно должно обеспечить заблаговременно. Во всяком случае не меньше, чем за 5 кбт до подхода судна дноуглубительное судно должно находиться на соответствующей бровке канала, кромке фарватера и т.п. или дать звуковой сигнал о запрещении прохода.

2.6. Воспрещается судам, проходя мимо дноуглубительных судов, обгонять друг друга, а также расходиться друг с другом.

Примечание. В случае одновременного подхода к дноуглубительному судну двух судов, идущих противоположными курсами, капитаны судов и командование дноуглубительного судна должны руководствоваться общепринятым правилом: первым проходит судно, идущее вниз по течению, выходящее из порта или следующее по фарватеру в сторону моря.

Исключения из этого правила оговариваются в местных правилах плавания.

2.7. Воспрещается судну при прохождении мимо дноуглубительного судна тащить за собой по грунту тросы, цепи и другие предметы, а также держать якоря приспущенными.

2.8. Воспрещается нахождение у борта дноуглубительного судна со стороны свободного прохода одновременно двух шаланд.

2.9. Запрещаются подход к дноуглубительному судну и отход от него шаланд, буксиров, катеров и других судов в период, начинающийся в момент подачи сигнала, разрешающего проход судну, и заканчивающийся в момент полного прохода судном дноуглубительного судна.

2.10. Дноуглубительному судну, не занятому работой, запрещается находиться на фарватере или канале и т. п., где маневрирование судов затруднительно.

Примечания: 1. Неработающим считается дноуглубительное судно, у которого авантовые и папильонажные якоря убраны.

2. Лица, нарушившие настоящие Правила, подлежат привлечению к ответственности в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

3. Дноуглубительные суда, работающие на ходу с волочащимся или атакующим приемником, несут огни и знаки для судов, занятых прокладкой или поднятием подводного кабеля, т.е. согласно правилу 27(d) МППСС-72.

Приложение 2. Правила проводки судов ледоколами

Приложение 2

ПРАВИЛА проводки судов ледоколами

1. В замерзающих портах начало и окончание зимней навигации объявляются начальником порта.

2. Руководство проводкой судов во льдах, а также всеми другими видами работ ледоколов и буксирных судов осуществляется капитаном порта или руководителем ледокольными операциями. Капитан порта информирует капитанов судов о ледовой обстановке на подходах к порту, а при заявке на ледокольную проводку - сообщает место встречи с ледоколом и очередность проводки.

3. Заявка на проводку судна через лед направляется в порту начальнику порта, а в море - капитану ледокола.

4. Заявки на все виды ледокольного обеспечения подаются за 48, 24, 12 и 4 ч до подхода судна к кромке льда, если иные сроки не установлены обязательными постановлениями по порту.

5. У судна, подлежащего проводке, должен быть, как правило, ледовый класс классификационного общества и на судне должен находиться достаточный для перехода во льдах запас топлива и провизии, деревянные брусья, быстросхватывающийся цемент, пластырь, маты и т.п.; судовые водоотливные средства должны быть в исправности, судно должно иметь исправную приемную радиустановку.

При невыполнении этих условий, а также если судно не имеет выданных в законном порядке и непросроченных удостоверений правительственных учреждений или классификационных обществ о годности судна к плаванию, начальник порта, а при нахождении ледокола вне пределов порта - капитан ледокола имеет право отказать в просьбе вывести судно в море или ввести его в порт.

6. Суда, идущие за ледоколами, не должны обгонять друг друга.

Они должны быть готовы дать немедленно полный ход назад. Когда судно начинает двигаться назад, руль должен находиться в положении "Прямо".

7. Судно, идущее во льду на буксире ледокола, не должно давать своему движителю ход вперед без особого всякий раз на то приказания капитана ледокола. Оно должно быть постоянно готовым отдать буксир по первому требованию капитана ледокола, а также дать полный ход назад

8. Время и порядок следования судов через лед, а равно и число проводимых одновременно судов определяются в порту начальником порта, а в море - капитаном ледокола.

9. В первую очередь проводятся суда военные, суда почтово-пассажирские и суда с таким грузом, относительно которого сделаны особые указания о срочности, а затем все остальные суда в порядке очередности прибытия их к кромке льда или готовности к выходу из порта.

10. Капитан судна, следующего во льду за ледоколом, подчиняется приказаниям капитана ледокола, относящимся к движению во льду, и действует сообразуясь с ними. Своими действиями капитан судна обязан помогать капитану ледокола для совместного быстрейшего и безаварийного прохождения ледовой зоны.

11. В случае неисполнения распоряжений капитана ледокола капитаном судна, которое идет под проводкой данного ледокола, капитан ледокола вправе отказать судну в проводке впредь до исполнения приказаний.

12. Ни ледокол, ни владелец ледокола, ни фрахтователь не несут ответственности за повреждения и другие убытки, могущие быть причиненными проводимому судну во время и вследствие проводки через лед и связанных с этой проводкой маневров.

13. Суда, следующие за ледоколом во льду, руководствуются сигналами (см.табл.1), подаваемыми звуковыми или иными средствами, в том числе и по радио. Любой сигнал, кроме сигнала 12, поданный ледоколом или другим судном, повторяется каждым позади идущим судном последовательно, начиная с судна, ближайшего к ледоколу или к судну, подавшему сигнал.

Требования ледокола, переданные с помощью этих сигналов, выполняются судами немедленно

В случае аварийной ситуации, когда возникает необходимость срочно изменить режим движения идущих в караване судов, переданные по радио команды "Уменьшите ход", "Немедленно остановите судно" и "Мои машины работают на задний ход" обязательно дублируются соответствующими звуковыми сигналами.

Таблица 1. Международные сигналы, употребляемые для связи между ледоколом и проводимыми судами

Таблица 1

Международные сигналы, употребляемые для связи между ледоколом и проводимыми судами

Номер сигнала	Сигнал	Значение сигнала	
		с ледокола	с проводимого (-ых) судна (-ов)
1	2	3	4
1	A (А́лфа) . .	Идите вперед (следуйте по ледовому каналу)	Я иду вперед (следую по ледовому каналу)
2	G (Г о́лфа) . . .	Я иду вперед, следуйте за мной	Я иду вперед, следую за вами
3	J (Джу́лиз'т)	Не следуйте за мной (следуйте по ледовому каналу)	Я не следую за вами (буду следовать по ледовому каналу)

4	P (Папа) · - - ·	Уменьшите ход	Я уменьшаю ход
5	N (Новэ'мбэр) - ·	Застопорите движители	Я стопорю движители
6	H (Хотэ'л) · · · ·	Дайте обратный ход движителям	Даю обратный ход движителям
7	L (Ли'ма) · - - ·	Немедленно остановите судно	Я останавливаю судно
8	4 (Картэфо'ур) · · · · -	Стоп. Я застрял во льду	Стоп. Я застрял во льду
9	Q (Кэбэ'к) - - - -	Сократите расстояние между судами	Я сокращаю расстояние
10	B (Бра'во) - · · ·	Увеличьте расстояние между судами	Я увеличиваю расстояние
11	5 (Пантафайв) · · · · ·	Внимание	Внимание
12	Y (Я'нки) - · - -	Приготовьтесь принять (отдать) буксир	Я готов принять (отдать) буксир

Примечания: 1. Сигнал "К" (Ки'по) (- · - ·), передаваемый звуковыми или световыми средствами, может быть использован ледоколом для напоминания судам об их обязанности вести непрерывное наблюдение за радиосигналами.

2. Если проводится более чем одно судно, то расстояния между судами должны, по

возможности, выдерживаться постоянными: для этого необходимо следить за скоростью своего судна и судна, идущего впереди. Если скорость своего судна уменьшается, то необходимо дать сигнал внимания судну, идущему позади.

3. Использование этих сигналов не освобождает никакое судно от выполнения Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

4. Сигнал (. . - . .), переданный с ледокола, означает: "Прекратите продвижение вперед" и дается только судну, находящемуся в ледовом канале впереди ледокола и приближающемуся или удаляющемуся от него. Этот же сигнал (. . - . .), переданный с судна на ледокол, означает: "Я прекратил движение вперед". Указанный сигнал не должен передаваться по радио.

Таблица 2. Дополнительные сигналы, которые могут быть использованы в процессе ледовых операций

Таблица 2

Дополнительные сигналы, которые могут быть использованы в процессе ледовых операций

Сигнал	Значение сигнала
*E (Э'ко) .	Я изменяю свой курс вправо
*I (И'ндиа) . .	Я изменяю свой курс влево
*S (Сизэ'ра) . . .	Мои движители работают на задний ход
M (Ма'йк) . .	Мое судно остановлено и не имеет хода относительно воды

Примечание. Сигналы, помеченные звездочкой (*), при передаче их звуком могут применяться только в соответствии с Международными правилами предупреждения столкновений судов в море

Однбуквенные сигналы, когда ими обмениваются ледокол и проводимые суда, имеют только те значения, которые указаны в этой таблице, и должны передаваться только с помощью звуковой и визуальной сигнализации или по радио. Кроме приводимых выше однбуквенных сигналов, при ледовой проводке дополнительно могут применяться и двухбуквенные сигналы:

- | | | |
|--------------------------|---|---|
| WM (Уи'ски Ма'йк) | - | Ледокольная проводка сейчас начнется. Используйте специальные сигналы для связи между ледоколами и проводимыми судами и ведите непрерывное наблюдение за звуковыми, зрительными и радиосигналами. |
| WO (Уи'ски О'ска) | - | Ледокольная проводка окончена. Следуйте по назначению. |

Приложение 3. Сигналы, регулирующие вход судов в порт и выход из порта

Приложение 3

Сигналы, регулирующие вход судов в порт и выход из порта

Номер сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	

1	Три черных шара, расположенные по вертикали		Три красных огня, расположенные по вертикали		Абсолютное воспреещение входа в случае серьезных событий (например, загромождение фарватера судном, севшим на мель, и т.п.)
2	Черный конус вершиной вверх между двумя черными шарами, расположенные по вертикали		Белый огонь между двумя красными огнями, расположенные по вертикали		Воспреещение входа при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, выходящие из порта)
3	Черный конус вершиной вниз, под ним черный конус вершиной вверх, под этим конусом черный шар		Зеленый огонь, белый огонь и красный огонь, расположенные по вертикали		Воспреещение входа и выхода при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, в случае прохода дноуглубительных судов, работы кабельного судна и т.п.)
4	Черный конус вершиной вверх между черными конусами вершинами вниз, расположенные по вертикали		Зеленый огонь, белый огонь и зеленый огонь, расположенные по вертикали		Воспреещение выхода при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, входящие в порт)
5	Черный шар между черными цилиндрами, расположенные по вертикали		Два белых огня и красный огонь между ними, расположенные по вертикали		Запрещено движение по гаваням и рейдам маломореходным кораблям, катерам и шлюпкам

Приложение 4. Сигналы о приливе, отливе и высоте уровня воды

Приложение 4

Сигналы о приливе, отливе и высоте уровня воды

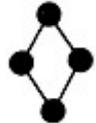
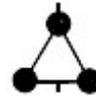
Номер сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
1	Черный конус вершиной вниз 	Белый огонь над зеленым огнем 	Отлив
2	Черный конус вершиной вверх 	Зеленый огонь над белым огнем 	Прилив
3	Черный конус вершиной вниз 	Зеленый огонь 	Высота уровня воды, равная одной единице (20 см)
4	Черный цилиндр 	Красный огонь 	Высота уровня воды, равная пяти единицам (1 м)
5	Черный шар 	Белый огонь 	Высота уровня воды, равная двадцати пяти единицам (5 м)
6	Белый цилиндр 	Красный огонь 	Высота уровня воды, равная полуединице (10 см)

Приложение 5. Сигналы об ожидаемых штормах и сильных ветрах на морях, озерах и водохранилищах России, направлении ожидаемых ветров и времени наступления ожидаемой погоды

Приложение 5

Сигналы об ожидаемых штормах и сильных ветрах на морях, озерах и водохранилищах России, направлении ожидаемых ветров и времени наступления ожидаемой погоды

Номер сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
1	Черный конус вершиной вверх 	Два красных огня один над другим 	Ожидается шторм от северо-запада
2	Черный конус вершиной вниз 	Два белых огня один над другим 	Ожидается шторм от юго-запада
3	Два черных конуса один над другим вершинами вверх 	Красный огонь над белым 	Ожидается шторм от северо-востока
4	Два черных 	Белый огонь 	Ожидается шторм от юго

	конуса один над другим вершинами вниз		над красным		-востока
5	Черный шар		Красный огонь		Ожидается ветер силой 6-7 баллов
6	Два черных шара один над другим		Два красных огня, расположенные по горизонтали		Ожидается сильный шквал
7	Черный крест		Четыре красных огня в вершинах ромба		Ожидается ураган
8	Две черные разомкнутые Т-образные фигуры одна над другой, нижняя в опрокинутом положении		Зеленый огонь		Ожидается ветер силой 5 баллов на морях или 4-5 баллов на озерах и водохранилищах
9	Черная Т-образная фигура в опрокинутом положении		Треугольник из красных огней вершиной вверх		Ожидается ветер от северо-запада
10	Черная Т-образная фигура в прямом положении		Треугольник из красных огней вершиной вниз		Ожидается ветер от юго-запада
11	Две черные Т-образные фигуры одна над другой в опрокинутом положении		Красный огонь над треугольником из красных огней вершиной вверх		Ожидается ветер от северо-востока

12	Две черные Т-образные фигуры одна над другой в прямом положении		Красный огонь под треугольником из красных огней вершиной вниз		Ожидается ветер от юго-востока
13	Черный флаг или черный цилиндр		-	-	Ожидается поворот ветра вправо (по часовой стрелке)
14	Два черных флага или два черных цилиндра один над другим		-	-	Ожидается поворот ветра влево (против часовой стрелки)
15	Две черные горизонтальные полосы одна над другой		-	-	Ожидаемая погода наступит завтра
16	Одна черная горизонтальная полоса		-	-	Ожидаемая погода наступит сегодня

Приложение 6. Сигналы подводных лодок и брандвахтенных постов и кораблей

Приложение 6

Сигналы подводных лодок и брандвахтенных постов и кораблей

1. Для своевременного обнаружения подводных лодок ВМФ России в узкостях и в районах интенсивного судоходства подводные лодки наряду с огнями и знаками, предписанными МППСС-72, могут нести один или два специальных опознавательных проблесковых круговых огня оранжевого цвета (100 проблесков в минуту при равной продолжительности света и темноты). При

наличии одного огня он устанавливается на крыше ограждения рубки, в ее средней части, выше топового огня не менее чем на 1,5 м. При наличии двух огней второй огонь устанавливается в кормовой части подводной лодки или на стабилизаторе.

Подводные лодки в темное время суток при плавании на внутренних (внешних) рейдах, в гаванях и каналах обязаны с обнаружением приближающегося судна давать в его сторону ряд белых проблесков (более пяти в группе) с интервалом между группами в 1 мин. Судно при обнаружении указанного сигнала обязано немедленно принять все необходимые меры для предотвращения опасного сближения.

2. Отличительными знаками кораблей, брандвахт или береговых постов, через которые осуществляется оповещение судов о режиме плавания, являются:

днем - треугольный синий флаг;

ночью - три синих огня, расположенные по вертикали, поднимаемые на гафеле.

Если вход в данный район или плавание в нем закрыты, корабль, брандвахта или береговой пост в дополнение к отличительным знакам, указанным выше, поднимает:

днем - три черных шара, расположенные по вертикали;

ночью - три красных огня, расположенные по вертикали.

Текст документа сверен по:
"Морское законодательство
Российской Федерации".
Книга вторая,
Санкт-Петербург, 1994