

РАЗДЕЛ ВОСЬМОЙ

ПРАВОВЫЕ АКТЫ НАЦИОНАЛЬНОГО БАНКА, МИНИСТЕРСТВ, ИНЫХ РЕСПУБЛИКАНСКИХ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
25 октября 2005 г. № 60

8/14238 Об утверждении Правил плавания по внутренним вод- (07.04.2006) **ным путям Республики Беларусь**

В соответствии со статьей 9 Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

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

2. Признать утратившими силу:

приказ Главного управления речного флота при Совете Министров Белорусской ССР от 6 февраля 1957 г. № 48 «О введении в действие «Правил организации движения и пользования катерными, паромными и лодочными переправами на судоходных и временно судоходных водных путях Главного управления речного флота при Совете Министров БССР»;

приказ Главного управления речного флота при Совете Министров Белорусской ССР от 23 декабря 1986 г. № 190 «О введении в действие Правил плавания по внутренним водным путям Белорусской ССР»;

приказ Министерства транспорта Белорусской ССР от 27 марта 1989 г. № 17-Ц «Об изменениях в Правилах плавания по внутренним водным путям Белорусской ССР»;

приказ Министерства транспорта Белорусской ССР от 6 февраля 1990 г. № 7-Ц «Об изменениях в Правилах плавания по внутренним водным путям Белорусской ССР».

3. Настоящее постановление вступает в силу с 1 июля 2006 г.

Министр

М.И.Боровой

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Могилевского областного
исполнительного комитета

Б.В.Батура

25.10.2005

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Витебского областного
исполнительного комитета

В.П.Андрейченко

25.10.2005

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Гродненского областного
исполнительного комитета

В.Г.Савченко

25.10.2005

СОГЛАСОВАНО

Первый заместитель Министра
по чрезвычайным ситуациям
Республики Беларусь

В.В.Карпицкий

17.10.2005

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Гомельского областного
исполнительного комитета

А.С.Якобсон

27.09.2005

СОГЛАСОВАНО

Председатель
Брестского областного
исполнительного комитета

К.А.Сумар

30.09.2005

СОГЛАСОВАНО

Министр связи и информатизации
Республики Беларусь
В.И.Гончаренко
20.10.2005

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
25.10.2005 № 60

ПРАВИЛА

**плавания по внутренним водным путям
Республики Беларусь**

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

ГЛАВА 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Правила плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь (далее – Правила) устанавливают порядок движения судов, плотов и иных плавучих объектов по внутренним водным путям Республики Беларусь, открытых в установленном порядке для судоходства (далее – водные пути). Правила плавания судов на акватории порта и правила стоянки судов в порту определяет администрация порта по согласованию с органом по безопасности судоходства и иными заинтересованными органами и организациями.

2. Для целей настоящих Правил применяются следующие термины и их определения:

безопасная скорость – скорость судна, состава или счаленной группы, позволяющая обеспечить безопасное движение, маневрирование и остановку судов в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами;

буксируемый состав – группа судов, плавучих объектов или соединений плавучего материала, соединенных между собой и буксируемых одним или несколькими буксирами, входящими в эту группу;

гидроцикл – маломерное судно, которое приводится в движение собственной силовой установкой, и по своей конструкции или оборудованию способно нести на своем борту одного или нескольких человек, и предназначено для скольжения по водной поверхности или выполнения спортивных фигур. К гидроциклам приравниваются водные санки, водные скутеры, джетбайки, джетски и их аналоги;

высокоскоростное судно – самоходное судно, за исключением маломерных судов, способное осуществлять движение со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если об этом указано в свидетельстве о годности судна к плаванию;

встречное плавание – движение судов навстречу друг другу;

дополнительный судовый ход – судовый ход, отходящий от основного судового хода, а затем соединяющийся с ним, а также судовый ход, отходящий от основного, предназначенный для подхода к берегу, причалам, затонам и тому подобному. Основным судовым ходом притока реки является дополнительным по отношению к основному судовому ходу реки, в которую этот приток впадает;

кромка судового хода – условная линия, обозначающая границу судового хода по ширине;

маломерное судно – судно с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн;

минимальная скорость – наименьшая скорость судна в данной обстановке, при которой судно сохраняет управляемость;

обгон – приближение одного судна к другому в направлении под углом более 22,5° позади его траверза и опережение такого судна;

ограниченная видимость – обзорность водного пути в направлении движения менее 1 км, ограниченная геометрическими параметрами водного пути, сооружениями, насаждениями, гидрометеорологическими условиями (туман, мгла, атмосферные осадки);

ось судового хода – условная линия, проходящая в средней части судового хода;

основной судовый ход – судовый ход, являющийся главным по отношению к другим судовым ходам в данном районе плавания;

остановка судна – прекращение движения судна по отношению к берегу;

плавучий объект – плавучее искусственное сооружение, не являющееся судном и не используемое в целях судоходства;

плавучее средство – плавучее сооружение, имеющее механические установки и предназначенное для работы на водных путях или в портах (землесосные и землечерпальные снаряды, элеваторы, копры, подъемные краны и другие);

плавучая установка – плавучее сооружение, не предназначенное, как правило, для перемещения по водным путям (купальня, док, причал, судовой ангар и другие);

паром – судно, предназначенное для регулярной перевозки сухопутных транспортных средств, грузов и пассажиров между береговыми пунктами;

парусное судно – любое судно, передвигающееся с помощью паруса и не использующее одновременно собственную силовую установку;

пропуск судна – частный случай расхождения судов, при котором хотя бы одно из них уменьшило скорость до минимальной или остановилось;

пересекающиеся курсы – пересечение направлений движения двух и более судов таким образом, что может возникнуть опасность их столкновения;

полоса движения – часть судового хода между его осью и кромкой судового хода;

расхождение судов – маневр, связанный с прохождением одного судна относительно другого при встречном плавании;

судно – самоходное или несамоходное плавучее искусственное сооружение, используемое в целях судоходства;

самоходное судно – судно, использующее собственную силовую установку для перемещения, за исключением судна, силовая установка которого используется только для совершения перемещений на незначительное расстояние или для увеличения его маневренности во время буксировки. К самоходному судну приравнивается судно, идущее под парусом и одновременно использующее собственную силовую установку;

самоходное транспортное судно – самоходное судно, предназначенное для перевозки грузов, пассажиров, буксировки судов, плотов и иных плавучих объектов;

светлое время суток – промежуток времени, который начинается с восхода солнца и заканчивается с заходом солнца;

соединение плавучего материала – плот, а также любое другое плавучее искусственное сооружение, соединение или устройство, предназначенное для плавания и не являющееся судном или плавучим средством или плавучей установкой;

состав – буксируемый состав, толкаемый состав или счаленная группа;

судно на стоянке – судно, плавучее средство, плавучая установка, которые стоят на якоре, ошвартованы у берега, причала, плавучего сооружения, другого судна на стоянке;

судно на ходу – судно, плавучее средство, плавучая установка, которые не стоят на якоре или на мели, не ошвартованы у берега, причала, плавучего сооружения или судна на стоянке;

судоводитель – капитан (командир) судна, иное лицо, имеющее в установленном порядке право управлять судном, составом, плавучим средством. К судоводителю приравнивается лицо, управляющее соединением плавучего материала;

судовой огонь – световое сигнальное устройство на судне, предназначенное для повышения их видимости. Термины «белый огонь», «красный огонь», «зеленый огонь», «желтый огонь» и «синий огонь» означают судовые огни, цвета которых соответствуют предписаниям настоящих Правил;

судно, идущее вверх, – судно, осуществляющее движение в одном из следующих направлений: на реках и водохранилищах – от устья к истоку реки; на дополнительных судовых ходах, которые отходят от основного и не соединяются с ним, – от основного хода к берегу; на каналах и озерах – против условного течения в соответствии с местными условиями плавания;

судно, идущее вниз, – судно, осуществляющее движение в направлении, противоположном движению судна, идущего вверх;

судовой ход – пространство на внутреннем водном пути, предназначенное для движения судов и обозначенное на местности и (или) на карте;

счаленная группа – группа судов, других плавучих средств и плавучих сооружений, соединенных между собой борт о борт;

темное время суток – промежуток времени, который начинается после захода солнца и заканчивается с восходом солнца;

толкаемое судно – несамоходное судно, которое по своей конструкции или оборудованию предназначено для перемещения толканием;

толкаемый состав – жесткое соединение, состоящее из судов, из которых по крайней мере одно помещается впереди самоходного судна, обеспечивающего движение состава и называемого толкачом;

ГЛАВА 2 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К УПРАВЛЕНИЮ СУДНОМ И ЭКИПАЖУ СУДНА

3. К занятию должностей командного состава судна допускаются лица, имеющие установленные законодательством дипломы и свидетельства.

4. Минимальный состав экипажа самоходного транспортного судна устанавливается в соответствии с Положением о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 января 2004 г. № 2 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., № 27, 8/10537).

Минимальный состав экипажа несамоходного судна технического флота устанавливается в соответствии с минимальными нормативами состава экипажей несамоходных судов технического флота, оснащенных оборудованием и механизмами, требующими непосредственного управления и обслуживания, утвержденными приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 22 февраля 2005 г. № 54-Ц (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2005 г., № 41, 8/12250).

Допускается эксплуатация несамоходных судов толкаемого или буксируемого состава без экипажа, если экипаж самоходного транспортного судна, которое приводит в движение состав или обеспечивает его стоянку, не менее минимального состава экипажа судна в соответствии с требованиями эксплуатации судна определенного типа.

5. Судоводитель должен находиться на борту судна (плавучего средства) во время его плавания (работы).

6. Во время движения судна в рулевой рубке, у поста управления должно находиться по крайней мере одно лицо из командного состава судна в возрасте не моложе 18 лет, имеющее соответствующую должность и судоводительскую специальность, подтвержденную соответствующим дипломом.

7. Плавучие установки должны находиться под постоянным контролем лиц, назначаемых владельцами этих плавучих установок.

Лицо, осуществляющее контроль за эксплуатацией плавучей установки, должно иметь соответствующую квалификацию и на него должна быть возложена ответственность за обеспечение безопасности судоходства и эксплуатации этой плавучей установки.

8. Судоводитель должен иметь возможность получения и передачи всех сообщений и команд, поступающих на/из пост(а) управления, возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно широкий круговой обзор для контроля движения судна либо возможность пользоваться оптическим устройством, обеспечивающим четкое и неискаженное изображение.

9. На капитана (командира) судна возлагается обязанность по принятию всех мер для обеспечения безопасности судоходства и поддержания порядка на судне, охраны окружающей среды и предотвращения причинения вреда судну, находящимся на нем людям и грузу.

На лицо, ответственное за эксплуатацию плавучих установок, возлагаются обязанности, предусмотренные частью первой настоящего пункта.

10. Судоводитель несет ответственность за соблюдение настоящих Правил и другого законодательства Республики Беларусь на управляемом им судне, составе или соединении плавучего материала.

11. Запрещается заступать и находится членам экипажа судна на вахте, а также управлять судном в состоянии усталости или опьянения.

12. Если судоводитель не уверен в правильной оценке действий других судов, при потере ориентировки на судовом ходу, отсутствии навигационных знаков или неисправности навигационного оборудования, при неподаче или неправильном подтверждении визуальной и звуковой сигнализации, а также в иных случаях, угрожающих безопасности судоходства, он должен уменьшить ход управляемого им судна до безопасной скорости или прекратить движение.

В случаях, не предусмотренных настоящими Правилами, для предотвращения ситуации, угрожающей безопасности судоходства, или уменьшения ее возможных последствий судоводитель может отступать от требований настоящих Правил в части порядка движения и маневрирования судов, пользования визуальной и звуковой сигнализацией, сигнализацией судового хода, одновременно принимая все меры с учетом сложившихся обстоятельств при условии обеспечения безопасности судоходства.

13. Распоряжения капитана (командира) судна в пределах его полномочий должны выполняться всеми находящимися на судне лицами.

14. В случае гибели судна капитан (командир) судна сохраняет свои права и обязанности в отношении экипажа судна.

15. Судоводители буксируемых судов состава должны выполнять распоряжения судоводителя состава, наряду с этим они должны принимать все требуемые обстоятельствами меры для надлежащего управления своими судами.

16. Каждое судно или состав (за исключением судов, работающих без экипажа) должны управляться судоводителем:

если в состав входит только одно самоходное судно, судоводителем состава является судоводитель этого самоходного судна;

если в голове буксируемого состава идут два или несколько самоходных судов в кильватере, судоводителем, возглавляющим проводку состава, является судоводитель первого судна. Однако если первым судном является временно используемый вспомогательный буксир, то судоводителем, возглавляющим проводку состава, является судоводитель второго судна;

при осуществлении совместной буксировки несколькими судами, ошвартованными бортами, судоводителем состава является судоводитель буксировщика, с которого подан буксирный трос;

при оказании помощи судну, составу, использующему свои силовые установки, в маневрировании или при прохождении затруднительных участков (заходе в шлюз, подходе к причалу и тому подобное) судоводителем является судоводитель судна, которому оказывается помощь.

ГЛАВА 3 ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ СУДОВ

17. К плаванию по водным путям допускаются пригодные к плаванию суда.

Судно считается пригодным к плаванию, если оно укомплектовано экипажем и соответствует требованиям обеспечения безопасности судоходства, а также природоохранным, санитарным, противопожарным и иным требованиям законодательства Республики Беларусь.

Пригодность судна к плаванию удостоверяется свидетельством о годности судна к плаванию с указанием его класса или приложением классификационного свидетельства.

18. На бортах судна должны быть нанесены отметки, указывающие плоскость максимальной осадки (далее – грузовые марки). Суда длиной менее 10 м грузовой марки могут не иметь.

Судно, осадка которого может достигать 1 м и более, должно иметь шкалы осадки. Порядок нанесения шкал осадки на суда внутреннего плавания определяется для каждого конкретного судна органом, уполномоченным Правительством Республики Беларусь, осуществляющим технический надзор и классификацию судов (далее – классификационная организация).

19. Судно внутреннего плавания, предназначенное для перевозки грузов, за исключением маломерных судов, должно быть в установленном порядке обмерено.

20. Длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов (составов), соединений плавучего материала должны соответствовать техническим данным водного пути и искусственных сооружений.

Габариты судов, составов, плотов и иных плавучих объектов не должны превышать габаритов соответствующего судового хода, шлюзов, мостов, надводных переходов с учетом минимальных и допустимых величин запаса, установленных согласно приложению 1.

21. Загрузка судов должна осуществляться до осадки, определяемой глубиной судового хода, но не превышающей грузовых марок, нанесенных на бортах судна, и не должна нарушать остойчивости и прочности корпуса судна.

Максимальная загрузка судов, осуществляющих разовые перевозки грузов, определяется классификационной организацией и органом по безопасности судоходства исходя из условий плавания.

Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это предусмотрено судовыми документами.

22. Загрузка судов должна производиться таким образом, чтобы обеспечить круговой обзор с поста управления и видимость навигационных знаков.

Загрузка, крен и дифферент судна не должны ограничивать видимость в направлении движения судна или состава протяженностью более 350 метров.

При прохождении лимитирующих по глубине участков судоводители должны учитывать явления просадки и принимать меры для ее уменьшения путем снижения скорости судна или уменьшения его загрузки.

23. Самоходные суда, обеспечивающие движение состава, должны иметь мощность, достаточную для того, чтобы обеспечивать надлежащую маневренность состава и остановку его в пределах расстояния, требуемого сложившимися обстоятельствами и условиями.

24. Толкаемые и буксируемые составы должны соответствовать типовым схемам составов, утверждаемым судовладельцем для определенного района плавания и согласованным с органом по безопасности судоходства.

ГЛАВА 4 СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

25. На судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре Республики Беларусь, должны находиться следующие судовые документы:

свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Республики Беларусь;
копия свидетельства о праве собственности на судно, заверенная в установленном порядке;
свидетельство о годности судна к плаванию с указанием его класса или приложением классификационного свидетельства;

список членов экипажа судна (судовая роль);
судовой журнал (вахтенный журнал, единый вахтенный журнал);
машинный журнал (для судов с механическим двигателем, эксплуатируемых членами экипажа, работающими без совмещения профессий);
судовое санитарное свидетельство;
единая книга осмотра судна;
свидетельство о предотвращении загрязнения с судна нефтью, сточными водами и отходами;

лицензия судовой радиостанции;
свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающем безопасность судоходства (для самоходных транспортных средств).

На судах, осуществляющих выход за пределы Республики Беларусь, кроме документов, указанных в части первой настоящего пункта, должны находиться документы, предусмотренные международными договорами Республики Беларусь.

На судах смешанного (река–море) плавания, выходящих на морские пути (за исключением судов, выходящих на устьевые участки рек с морским режимом судоходства), кроме документов, указанных в частях первой и второй настоящего пункта, должны находиться документы, предусмотренные Кодексом торгового мореплавания Республики Беларусь.

26. На судне, зарегистрированном в судовой книге, должен находиться судовой билет.

27. На толкаче (буксире) при буксировке (толкании) состава должны находиться заверенные в установленном порядке копии свидетельств о праве плавания под Государственным флагом Республики Беларусь, о праве собственности на судно и о годности судна к плаванию на входящие в состав самоходные суда, эксплуатируемые без экипажа.

28. Судовые документы должны предъявляться по требованию должностных лиц органа по безопасности судоходства, правоохранительных, контрольных, иных органов в соответствии с компетенцией, предоставленной законодательством Республики Беларусь.

29. На судне, за исключением самоходного, эксплуатируемого без экипажа, должен находиться экземпляр настоящих Правил, а также правил пользования радиотелефонной связью.

ГЛАВА 5 СРЕДСТВА ИДЕНТИФИКАЦИИ СУДНА

30. Суда, за исключением маломерных, должны иметь на корпусе или на прочно прикрепленных к бортам щитках или табличках следующие опознавательные знаки:

название (номер) судна;
регистрационный номер, присвоенный судну при его государственной регистрации;
пункт приписки (место регистрации) – на судах, осуществляющих выход за пределы Республики Беларусь.

На судах, предназначенных для перевозки грузов, дополнительно указывается грузоподъемность в тоннах, а на пассажирских судах – максимальное разрешенное количество пассажиров.

31. Название (номер) судна наносится на обоих бортах в носовой части или крыльях ходового мостика. На самоходном судне название (номер) наносится также в месте, обеспечивающем его видимость сзади.

Если в счаленной группе, толкаемом или буксируемом составе одна или несколько надписей с названием (номером) самоходного судна заслонены, его название (номер) должны быть повторены на щитках, установленных таким образом, чтобы быть видимыми со стороны борта, который заслонен другим судном.

32. Регистрационный номер судна наносится на обоих бортах в носовой части выше названия (номера) судна.

33. На судах, осуществляющих выход за пределы Республики Беларусь, название судна на крыльях ходового мостика и корме должно быть нанесено латинскими буквами с указанием национальной принадлежности судна. На корме под названием судна указывается пункт его приписки.

Национальная принадлежность судна обозначается литерами «ВУ», название пункта приписки наносится латинскими буквами.

34. Указание на грузоподъемность в тоннах должно быть нанесено на обоих бортах судна или щитках.

Указание на максимальное разрешенное количество пассажиров должно наноситься на борту судна на видном месте.

35. Маломерные суда должны иметь на наружной стороне корпуса государственные регистрационные знаки, а если такие знаки не присвоены в установленном порядке – название или номер судна.

36. Оповестительные знаки судна наносятся масляной или иной несмываемой краской печатными буквами русского алфавита.

Высота букв названия судна должна быть не менее 20 см, а прочих опознавательных знаков – не менее 15 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны их высоте. Для маломерных судов опознавательные знаки и прочие надписи должны быть не менее 10 см.

Оповестительные знаки должны иметь контрастный цвет по отношению к борту судна (щитку), на котором они нанесены и выполнены светлыми красками на темном фоне или темными красками на светлом фоне.

37. Якоря судов, за исключением маломерных, должны иметь несмываемые опознавательные знаки судовладельца.

Если якорь одного судна используется на другом судне одним судовладельцем, опознавательные знаки на якорях могут сохраняться.

38. На шлюпках, являющихся принадлежностью судна, с наружной стороны корпуса должно наноситься название судна, принадлежностью которого они являются, и пассажироемкость шлюпки.

39. Судну, имеющему оборудование связи, присваивается позывной сигнал. В зависимости от технической оснащённости судна ему присваиваются также идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции.

ГЛАВА 6 ВИЗУАЛЬНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

40. В темное время суток, а также в светлое время суток в условиях ограниченной видимости должны применяться следующие виды судовых огней:

топовый огонь – судовой огонь белого цвета, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 225° и расположенный таким образом, чтобы его свет был виден от направления прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позади траверза каждого борта;

бортовые огни – судовой огонь зеленого цвета на правом борту и судовой огонь красного цвета на левом борту, каждый из которых излучает непрерывный свет по всей дуге горизонта в $112^\circ 30'$ и расположен таким образом, чтобы его свет был виден от направления прямо по носу судна до $22^\circ 30'$ позади траверза соответствующего борта;

кормовой огонь – судовой огонь белого цвета, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы его свет был виден от направления прямо по корме до $67^\circ 30'$ с каждого борта;

буксировочный огонь – судовой огонь желтого цвета, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 135° и расположенный таким образом, чтобы его свет был виден от направления прямо по корме до $67,5^\circ$ с каждого борта;

круговой огонь – судовой огонь, излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта в 360° и видимый со всех сторон;

проблесковый огонь – судовой огонь, дающий ритмичные проблески через регулярные интервалы времени. Частым проблесковым огнем является проблесковый огонь, дающий 50–60 проблесков в минуту;

светоимпульсная отмашка – проблесковый огонь, как правило, белого цвета, излучающий свет по всей дуге горизонта в $112,5^\circ$ от траверза судна к носу или корме с перекрытием диаметральной плоскости судна на $22,5^\circ$.

При этом не должны выставляться другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за указанные настоящими Правилами, ухудшать их видимость или служить помехой для наблюдения.

41. Топовый огонь на самоходном судне (а если на одной мачте два и более огней, то нижний из них), за исключением нижних топовых огней на толкачах (буксирах), должен быть расположен в диаметральной плоскости судна выше бортовых огней не менее чем на 1 м, а на судах длиной менее 20 м – не менее 0,5 м.

При расположении двух и более топовых огней на одной мачте самоходного судна расстояния между ними должны быть одинаковыми и не менее 1 м, а на судах длиной менее 20 м – не менее 0,5 м.

При расположении двух топовых огней на разных мачтах расстояние по горизонтальной линии между ними должно быть не менее 20 м, а задний огонь должен быть выше переднего не менее чем на 1 м при любом эксплуатационном дифференте судна.

На самоходных судах, занятых толканием, три топовых огня располагаются в форме равнобедренного треугольника (со стороной от 1 до 3 м) основанием вниз. При этом два нижних

огня располагаются горизонтально в плоскости, перпендикулярной диаметральной плоскости судна, а верхний – в диаметральной плоскости судна.

На самоходных грузовых судах топовые огни должны располагаться в диаметральной плоскости судна на высоте, как правило, не менее 2 м над палубой, но в любом случае – не менее 1 м ниже треугольника топовых огней толкача.

42. Бортовые огни должны быть расположены на одинаковой высоте, на линии, перпендикулярной диаметральной плоскости судна, и симметрично этой плоскости:

на судах с одноярусной надстройкой – в ее верхней части;

на судах с надстройкой в два и более ярусов – не ниже палубы ходового мостика;

на беспалубных судах – не менее чем на 0,5 м выше планширя (на маломерных судах допускается установка бортовых огней на уровне планширя);

если бортовые огни скомбинированы в одном фонаре, то он должен быть расположен в диаметральной плоскости в передней части судна.

43. Кормовой огонь располагается на корме судна в диаметральной плоскости. Два кормовых огня располагаются в одной плоскости горизонтально. Три кормовых огня располагаются в форме равнобедренного треугольника основанием вниз. При этом верхний огонь должен быть расположен в диаметральной плоскости судна, а два нижних – как можно ближе к бортам.

44. Буксировочный огонь располагается на корме судна выше кормовых огней не менее чем на 0,5 м.

45. Светоимпульсные (световые) отмашки должны быть расположены над бортовыми огнями не менее чем на 0,5 м.

46. Если на парусном судне бортовые огни и кормовой огни скомбинированы в одном фонаре, то такой фонарь должен быть расположен в диаметральной плоскости в носовой части на топе или около топа мачты.

47. Желтый и синий проблесковые огни должны быть расположены на наиболее видном месте, обеспечивающем его видимость со всех сторон. При этом желтый огонь должен быть на одной вертикали с топовым огнем и выше его.

48. Все сигнальные круговые огни должны быть расположены таким образом, чтобы расстояние между ними и ходовыми или стояночными огнями было не менее 1 м на судах длиной 20 м и более и 0,5 м – на судах длиной менее 20 м.

Белые круговые огни должны быть расположены по высоте следующим образом:

на самоходных грузовых судах – не ниже 2 м над палубой в диаметральной плоскости судна, а при наличии палубного груза – не ниже 1 м над ним;

на плотках, лесонаправляющих и лесоограждающих плавучих сооружениях – не ниже 2 м от поверхности воды;

на паромах, плавучих причалах, понтонах, купальнях и тому подобном – не менее 2 м от сплошных верхних палуб (настилов).

Красный и зеленый круговые огни должны быть расположены на наиболее видном месте, обеспечивающем их видимость со всех сторон, при этом они не должны находиться на одной вертикали со стояночными огнями.

49. На судах, составах, плотках, иных плавучих объектах в светлое время суток должны применяться сигнальные флаги и знаки согласно приложению 2.

Сигнальные знаки должны подниматься на сигнальной мачте или реях носовой или кормовой мачты и быть хорошо видимыми на расстоянии.

Расстояние между двумя и более сигнальными знаками должно быть не менее 1 м на судах длиной 20 м и более и 0,5 м – на судах длиной менее 20 м.

Во время стоянки судна в светлое время черный шар должен располагаться в передней части судна и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

50. Требования к размещению на судах знаков визуальной сигнализации определяются в соответствии с настоящей главой, а также главами 7–8 настоящих Правил. Обозначения мест размещения знаков визуальной сигнализации на судах приведены согласно приложению 3.

51. Применение судовых огней судами, находящимися на ремонте или отстое в акваториях, а также находящимися за пределами судового хода и не создающими препятствий для других судов на ходу, не обязательно.

52. Светоимпульсная отмашка может применяться в любое время суток. При отсутствии светоимпульсной отмашки допускается применение в темное время суток мигающего огня белого цвета (световая отмашка), а в светлое время суток – флага-отмашки.

53. Конструкция сигнальных огней, их технические характеристики и установка на судах должны соответствовать технической документации, согласованной классификационной организацией.

54. Дальность видимости судовых огней должна соответствовать требованиям согласно приложению 4.

55. Щиты и флаги, если иное не предусмотрено настоящими Правилами, должны иметь прямоугольную форму, вымпелы – треугольную.

Шары, конусы, двойные конусы могут быть заменены приспособлениями и предметами, которые на расстоянии образуют контур соответствующего заменяемого ими сигнального знака.

Окраска сигнальных знаков не должна быть поблекшей или загрязненной.

56. Запрещается использовать на судне схожие с судовыми огнями и сигнальными знаками по излучению, цветам, форме иные осветительные устройства, щиты, флаги, другие предметы, которые могут быть ошибочно приняты за судовые огни или сигнальные знаки, ухудшать их видимость, распознавание навигационных огней, вызвать ослепление, создающее опасность или помехи для судоходства или движения наземных транспортных средств.

ГЛАВА 7 ХОДОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

57. Одинокое самоходное судно на ходу, а также самоходное судно с работающими силовыми установками, следующее за вспомогательным самоходным судном, должно нести следующие судовые огни:

один топовый (судно длиной 50 м и более должно нести второй топовый огонь, расположенный позади и выше переднего);

бортовые;

три кормовых, расположенные треугольником основанием вниз (на судах шириной 5 м и менее – один кормовой огонь в диаметральной плоскости);

желтый проблесковый круговой огонь, расположенный выше топового (для пассажирских водоизмещающих самоходных судов, работающих на переправе или на внутригородских линиях в границах портовых вод).

58. Самоходное судно, осуществляющее буксировку, должно нести следующие судовые огни:

два топовых, расположенные по вертикали (при буксировке плотов – три топовых, расположенные по вертикали);

бортовые;

кормовой, расположенный в диаметральной плоскости, и буксировочный над ним.

При буксировке состава несколькими самоходными судами, соединенными в кильватер, головной буксировщик должен нести судовые огни, указанные в части первой настоящего пункта, а остальные буксировщики – судовые огни головного буксировщика, за исключением бортовых.

Самоходные суда, ошвартованные бортами и буксирующие состав, должны нести судовые огни, указанные в части первой настоящего пункта, за исключением внутренних бортовых огней.

Самоходное судно у плота, оказывающее помощь в его проводке, должно нести три топовых огня, расположенных по вертикали, и один кормовой огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна.

Самоходное судно при буксировке на тросе состава с толкачом должно нести судовые огни, указанные в части первой настоящего пункта, а толкач – один топовый огонь, буксировочный огонь и два кормовых огня, расположенных горизонтально ниже буксировочного огня, а при ширине толкача 5 м и менее – один буксировочный огонь.

Самоходное судно при буксировке под бортом других судов должно нести судовые огни в соответствии с пунктом 57 настоящих Правил. При этом самоходное судно, находящееся под бортом, должно нести один топовый и один кормовой огни, расположенные в диаметральной плоскости, а несамоходное судно, находящееся под бортом, должно нести судовые огни в соответствии с пунктом 59 настоящих Правил.

Самоходное судно, ошвартованное к борту другого судна или состава, на ходу, независимо от того, использует ли оно свои двигатели или нет, должно нести один топовый и один кормовой огни, располагаемые в диаметральной плоскости, при этом судовые огни главного судна (состава) не меняются.

59. Несамоходные суда буксируемого состава, следующего за одним или несколькими самоходными судами, должны нести следующие круговые судовые огни:

одинокое судно длиной до 50 м – один белый огонь (при буксировке под бортом этот огонь может быть заменен на топовый);

одинокое судно длиной 50 м и более – один белый огонь в носовой части и один белый огонь на корме (при буксировке под бортом эти огни могут быть заменены соответственно на топовый и кормовой);

в составе – по одному белому огню в носовой части каждого судна и корме каждого последнего судна.

60. Толкающее судно должно нести следующие судовые огни:

три топовых, расположенные в одной плоскости равнобедренным треугольником, основанием вниз, верхний из которых должен быть расположен в диаметральной плоскости;

бортовые;

три кормовых, расположенные треугольником, основанием вниз и буксировочный над ними (для судов шириной 5 м и менее – только буксировочный огонь).

Толкаемые суда должны нести:

одионое – один топовый огонь в носовой части;

в составе – по одному топовому огню в носовой части каждого переднего судна.

61. Парусные суда должны нести следующие судовые огни:

при длине 20 м и более – бортовые, кормовой и два круговых огня около топа мачты, и расположенные вертикально друг над другом: верхний – красного цвета, нижний – зеленого;

при длине от 7 до 20 метров – бортовые и один кормовой. При этом судовые огни могут быть объединены в одном фонаре, установленном в верхней части мачты;

при длине менее 7 метров – белый круговой огонь на мачте. При приближении других судов такое судно должно также освещать свой парус белым огнем.

Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку, должно нести огни как одионое самоходное судно соответствующих размеров, а в светлое время суток – черный конус вершиной вниз на наиболее видном месте.

62. Одионые маломерные самоходные суда должны нести следующие судовые огни:

топовый;

бортовые (бортовые огни могут быть скомбинированными в одном фонаре, расположенном по оси судна в носовой части);

кормовой.

Одионые маломерные самоходные суда длиной менее 7 м могут вместо судовых огней, указанных в части первой настоящего пункта, нести один белый круговой огонь.

Маломерное судно, буксирующее или ведущее в счаленном составе только маломерные суда, должно нести судовые огни, указанные в части первой настоящего пункта. При этом буксируемые или идущие в счаленном составе маломерные суда, за исключением судовых шлюпок, должны нести один белый круговой огонь.

Одионые маломерные суда, которые не являются ни самоходными, ни парусными, должны нести один белый круговой огонь. На судовых шлюпках допускается показывать такой огонь только при приближении других судов.

63. Суда на ходу, перевозящие опасные грузы, а также не проходившие дегазацию после перевозки таких грузов, должны нести огни согласно пункту 57 настоящих Правил, а также красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого топового огня.

Толкач (буксир), занятый буксировкой на тросе или толканием судов с опасными грузами или судов, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, кроме огней, предписанных настоящими Правилами, должен нести:

при буксировке на тросе – красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней;

при толкании – вместо верхнего белого топового огня в вершине треугольника красный топовый огонь;

при буксировке (толкании) смешанного состава (судов разных типов) – один красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней.

64. Пассажирские суда с максимальной длиной корпуса менее 20 м, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, должны нести в светлое время суток в соответствующем месте желтый двойной конус, видимый со всех сторон.

65. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

белый круговой огонь;

желтый круговой огонь, расположенный на расстоянии не менее 1 м над белым огнем.

Канат переправы должен быть освещен у обоих берегов фонарями, имеющими защитные козырьки.

66. Паромы, передвигающиеся самостоятельно, должны нести судовые огни согласно пункту 57 настоящих Правил, а также желтый проблесковый круговой огонь, расположенный выше топового.

Самоходное судно, занятое толканием (буксировкой) на тросе или под бортом несамоходного судна (парома) на переправе, кроме огней, предписанных настоящими Правилами, должно нести желтый проблесковый круговой огонь, расположенный выше топовых.

Несамоходное судно (паром) при работе толканием несет один белый топовый огонь, при буксировке – один белый круговой огонь (для судов длиной до 50 м) или два круговых огня на носу и корме (для судов длиной 50 м и более).

67. Суда, которым в установленном порядке предоставлено преимущественное право прохода в местах, где такой проход регулируется, должны нести в светлое время суток красный вымпел, поднимаемый в носовой части судна на высоту, достаточную для того, чтобы он был хорошо виден.

68. Потерявшие маневренность суда или в иных случаях для обеспечения безопасности судоходства, кроме сигнализации, установленной для соответствующих судов в соответствии с настоящими Правилами, должны показывать:

в темное время суток – качающийся красный огонь (на маломерных судах допускается замена красного огня белым огнем);

в светлое время суток – качающийся красный флаг.

69. Плоты на ходу должны нести:

при длине менее 60 м – один белый круговой огонь на хвостовой части;

при длине от 60 до 120 м – по одному белому круговому огню на головной и хвостовой частях;

при длине от 120 до 240 м – по одному белому круговому огню на углах плота;

при длине от 240 до 480 м – по одному белому круговому огню на углах плота и на бортах в средней части.

70. Плавающие сооружения, устройства, соединения плавучего материала, плавучие установки и другие плавучие объекты, не указанные в настоящей главе, должны нести белые круговые огни в количестве, достаточном для указания их контура (габаритов), и не реже чем через каждые 50 м по длине объекта.

ГЛАВА 8 СТОЯНОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

71. Одинокое судно на стоянке должно нести:

самоходное шириной 5 м и менее, несамоходное длиной до 50 м – белый круговой огонь на мачте;

самоходное шириной более 5 м – белый круговой огонь в носовой части, два кормовых огня, расположенные горизонтально, и белый огонь на краю ходового мостика со стороны судового хода, видимый в секторе 180°;

несамоходное длиной 50 м и более – по одному белому круговому огню в носовой части и на корме.

72. Дебаркадер, плавмастерская, брандвахта должны нести один белый круговой огонь на мачте и один белый круговой огонь на стенке надстройки, видимый со стороны судового хода.

73. В составе несамоходных судов, стоящих на рейде или у берега, суда, находящиеся со стороны судового хода, и все суда переднего счала должны нести по одному белому круговому огню в носовой части, а все суда последнего (заднего) счала – на корме.

74. Маломерное или парусное судно при стоянке на якоре должно нести один белый круговой огонь.

75. Применение визуальной сигнализации, указанной в пунктах 71–74 настоящих Правил, необязательно, если судно на стоянке находится:

на участке внутреннего водного пути, не открытом в установленном порядке для судоходства, а также судоходство по которому временно невозможно либо в установленном порядке ограничено или запрещено;

за пределами судового хода и освещено с берега.

76. Суда с опасными грузами или не дегазированные после перевозки таких грузов на стоянке дополнительно к огням, предусмотренным пунктом 71 настоящих Правил, должны нести один красный круговой огонь.

77. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, стоящие у причала, в темное время суток должны нести огни согласно пункту 65 настоящих Правил.

78. Паромы, передвигающиеся самостоятельно, стоящие у причала и одновременно выполняющие работы, в темное время суток должны нести огни согласно пункту 65 настоящих Правил. При непродолжительной стоянке эти паромы могут нести огни согласно пункту 66 настоящих Правил. При этом они должны незамедлительно погасить желтый проблесковый огонь после прекращения выполнения работ.

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

Плоты, стоящие на формировочном рейде, должны нести со стороны судового хода через каждые 500 м круговые огни того же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков.

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

81. Плавающие причалы, насосные станции и другие плавающие установки должны нести:

один белый круговой огонь – при длине менее 50 м;

белый круговой огонь через каждые 50 м – при длине 50 м и более.

82. Пляжи и места купания со стороны судового хода должны быть ограждены специальными буйками, расположенными на расстоянии 25–30 м друг от друга.

83. Сети, поставленные в непосредственной близости от судового хода или на его части, должны обозначаться через каждые 100 м на лодках или других приспособлениях круговыми огнями того же цвета, как и огни соответствующих плавучих навигационных знаков.

В светлое время суток такие сети должны обозначаться желтыми поплавками или желтыми флагами в количестве, достаточном для указания их местонахождения.

84. В светлое время суток самоходное судно, стоящее на якоре, а также толкач (буксир) состава, стоящего на якоре, должны нести сигнальный знак в виде черного шара согласно приложению 2.

85. В светлое время суток самоходные и несамоходные суда, осуществляющие перевозки опасных грузов, или суда, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должны нести красный конус вершиной вниз.

86. Севшие на мель составы или самоходные суда должны нести установленные для них в соответствии с настоящей главой стояночные огни и, кроме того, на уровне плавучего навигационного знака, если судно стоит в границах судового хода и проход мимо него для других судов возможен, на выступающей в судовой ход части судна один белый или красный круговой огонь, выставляемый согласно правилам освещения плавучих навигационных знаков.

Если проход мимо состава невозможен, буксир (толкач) не имеет права оставлять несамоходное судно, и обязан предупреждать об этом другие суда и составы звуковым сигналом 6 «Предупреждение» согласно приложению 5 и зрительным сигналом «Прошу остановиться» (горизонтальное движение с борта на борт флага-отмашки в светлое время суток, белого огня – в темное время суток). Такие же сигналы подает и самоходное судно, севшее на мель, если проход мимо невозможен.

87. Затонувшее на судовом ходу или в непосредственной близости от него судно должно быть ограждено плавучими знаками навигационной обстановки.

88. Отданные с судов, плавучих объектов якоря не должны создавать опасность для проходящих судов.

89. Все отданные с работающих на судовом ходу земснарядов якоря должны иметь буйки, окрашенные продольными белыми и красными полосами. Буйреп должен иметь такую длину, чтобы после отдачи якоря буюк всегда находился на поверхности воды вблизи от отданного якоря. Отдача якорей без буйков запрещается.

ГЛАВА 9 ОСОБАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

90. Суда органа по безопасности судоходства, контрольных и иных государственных органов, а также суда пожарной и спасательной службы, следующие для оказания помощи, вправе, не отступая от требований настоящих Правил, предъявляемых к визуальной сигнализации для соответствующих судов, показывать независимо от времени суток проблесковый синий круговой огонь.

91. Если терпящее бедствие судно нуждается в помощи, оно может показывать следующие сигналы:

частое мигание круговым огнем, прожектором, вертикальное перемещение флага или огня; флаг с находящимся над ним или под ним шаром или аналогичным предметом; ракеты, выбрасывающие с короткими интервалами звезды красного цвета; световой сигнал о помощи (SOS) по азбуке Морзе (три точки – три тире – три точки); пламя, образующееся при сжигании гудрона, масла и других горючих материалов; ракеты, спускаемые на парашюте, или покачивание из стороны в сторону ручными фонарями, излучающими красный свет;

медленные повторяющиеся движения вытянутыми в стороны руками сверху вниз.

Сигналы, указанные в настоящем пункте, могут быть заменены или дополнены звуковой сигнализацией, подаваемой согласно пункту 106 настоящих Правил.

92. Дноуглубительный снаряд независимо от конструкции и назначения должен нести:

при работе на судовом ходу – один зеленый круговой огонь на мачте;

при работе на правой стороне судового хода – дополнительно два красных круговых огня (тентовых), расположенных в носовой части и на корме на высоте тента с ходовой стороны;

при работе на левой стороне судового хода – дополнительно два зеленых круговых огня (тентовых), расположенных в носовой части и на корме на высоте тента с ходовой стороны;

при работе поперек судового хода (разработка траншей для подводных переходов и тому подобное) – дополнительно по два тентовых огня в носовой части и на корме с каждой стороны судового хода.

93. Дноуглубительный снаряд с волочащимся грунтоприемником при заборе грунта на ходу должен нести:

в темное время суток – кроме ходовой сигнализации, предусмотренной настоящими Правилами, два зеленых круговых огня, расположенных горизонтально на рее кормовой мачты на расстоянии не менее 2 м друг от друга;

в светлое время суток – сигнальные знаки по вертикали: два черных шара с расположенным между ними черным двойным конусом.

94. Рефулерный снаряд при работе на судовом ходу должен нести на плавучем грунтопроводе, кроме сигнализации, указанной в пункте 92 настоящих Правил, круговые огни через каждые 50 м (красные – при отвале грунта за правую кромку судового хода, белые – за левую).

95. Дноочистительные снаряды и суда, занятые подводными работами (подъем судов, прокладка труб, кабелей и тому подобное без водолазных работ), должны нести:

в темное время суток – один зеленый круговой огонь на мачте;

в светлое время суток – сигнальный флаг или щит «А».

96. Плавучие краны, добывающие грунт на судовом ходу, должны нести один зеленый круговой огонь на мачте и тентовые огни согласно пункту 92 настоящих Правил.

97. Плавучие краны и дноуглубительные снаряды, работающие за пределами судового хода, должны нести стояночную сигнализацию в соответствии с требованиями настоящих Правил, установленных для самоходных судов соответствующих размеров при их стоянке на якоре.

98. Судно, занятое тралением судового хода, а также при работе у плавучих навигационных знаков должно нести:

в темное время суток – один зеленый круговой огонь на мачте;

в светлое время суток – сигнальный флаг или щит «А».

99. 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 берега – два белых круговых огня, расположенных по вертикали; в светлое время суток – два красных или два белых сигнальных флага соответственно. При этом такое судно должно заблаговременно предупреждать проходящие мимо суда следующими сигналами:

в темное время суток при работе у правого берега – миганием красного огня, при работе у левого берега – миганием белого огня;

в светлое время суток – при работе у правого берега красным флагом-отмашкой, у левого берега – белым флагом-отмашкой.

Судно, проходящее мимо, должно подтвердить проход подачей световой отмашки или флагом-отмашкой с соответствующего борта.

100. Судно, занятое водолажными работами, в темное время суток должно нести два зеленых круговых огня, расположенных по вертикали, в светлое время суток – два сигнальных флага или щита «А».

101. Дноуглубительные и дноочистительные снаряды, водолазные суда и суда, предназначенные для ведения подводных работ, не занятые выполнением операций, для которых они предназначены, а также рыболовные суда, не занятые ловом, на ходу или на стоянке, должны использовать визуальную сигнализацию, установленную в соответствии с требованиями настоящих Правил для соответствующих самоходных или самоходных судов. При этом на грунтопроводе должны быть выставлены белые круговые огни через каждые 50 м.

ГЛАВА 10

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ, РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ

102. В случаях, установленных настоящими Правилами, судами, плавучими объектами должны применяться звуковые сигналы, их виды и значения согласно приложению 5.

Подача звуковых сигналов в населенных пунктах и на отдельных участках водных путей (кроме сигналов бедствия и сигналов для предотвращения аварийной ситуации) может быть ограничена в соответствии с настоящими Правилами.

Запрещается пользоваться иными звуковыми сигналами или в случаях, не предусмотренных настоящими Правилами.

Судоводители при подаче звуковых сигналов для сообщения между судами или между судном и берегом при необходимости могут отступать от требований настоящей главы при условии обеспечения безопасности судоходства.

103. Звуковые сигналы должны подаваться:

самоходными судами, за исключением некоторых маломерных судов, – посредством механически действующих звуковых сигнальных приборов, устанавливаемых на достаточной высоте, чтобы звуковые сигналы могли свободно распространяться вперед и при возможности – назад;

несамоходными и маломерными самоходными судами, не имеющими сигнальных звуковых приборов для подачи сигналов, – посредством колокола, ударами металла о металл или рожка.

104. В темное время суток звуковые сигналы должны сопровождаться синхронизированными с ними световыми сигналами, подаваемыми прожектором или белым судовым огнем, за исключением маломерных судов. При этом световой луч такого сигнала не должен ослеплять судоводителей других судов.

105. При движении в составе соответствующие звуковые сигналы должны подаваться только судном, обеспечивающим движение состава, если иное не предусмотрено настоящими Правилами.

106. Терпящее бедствие судно, нуждающееся в помощи, может подавать звуковые сигналы о помощи посредством серии частых повторяющихся ударов в колокол, металла о металл или продолжительных звуков. Эти сигналы могут дополнять или заменять знаки визуальной сигнализации, подаваемые согласно пункту 91 настоящих Правил.

107. Установки радиотелефонной связи на судах и их количество должны соответствовать требованиям законодательства.

108. Самоходные суда, за исключением маломерных, и плавучие средства могут осуществлять плавание только в случае, если они оборудованы исправными радиотелефонными установками.

109. Движение самоходных судов с неисправными радиотелефонными установками допускается в исключительных случаях при условии обеспечения безопасности судоходства до ближайшего пункта ремонта.

110. Пользование радиотелефонными установками на судне осуществляется в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь.

111. Судовые радиотелефонные установки должны быть постоянно включены на канале межсудовой радиосвязи и обеспечивать надежную связь во время движения и маневрирования судов, при стоянке на якоре, в условиях ограниченной видимости, а также использоваться в других случаях, требующих заблаговременного согласования взаимных действий при плавании.

112. Переговоры по радиотелефонной связи не фиксируются, за исключением распоряжений и случаев приема информации, заносимой в судовой журнал.

113. Использование канала межсудовой радиотелефонной связи для переговоров, не предусмотренных настоящей главой, запрещается.

114. Перед расхождением судов, составов вызов на радиосвязь осуществляет судоводитель судна, идущего снизу, а перед обгоном – судоводитель обгоняющего судна. При этом во время согласования взаимных действий судоводители других судов не должны создавать каких-либо помех их переговорам. Использование радиотелефонной связи для согласования взаимных действий в случаях, когда в соответствии с настоящими Правилами предусмотрен обмен знаками визуальной или звуковой сигнализации, должно производиться до их подачи.

115. Если взаимные действия судов согласованы по радиотелефонной связи, визуальная или звуковая сигнализация, предусмотренная настоящими Правилами для соответствующих случаев, может не использоваться.

116. Судоводитель судна, в разумный для данной обстановки период времени не получивший ответ на свой вызов по радиотелефонной связи, должен считать, что на другом судне она неисправна или не работает (отключена), и действовать с учетом этого обстоятельства.

Если судоводитель судна, вызываемого на радиотелефонную связь, не отвечает, то для его вызова подается установленный настоящими Правилами звуковой сигнал.

117. При подходе судна к непросматриваемым участкам водного пути или участкам водного пути с затруднительным (проход в узких участках, под мостами, линиями электропередач, в районе подводных переходов и другое) или нерегулируемым движением, а также при движении в условиях ограниченной видимости судоводитель должен информировать другие суда о своем местонахождении и своих действиях, используя соответствующую визуальную или звуковую сигнализацию.

118. Судоводитель судна, перевозящего опасные грузы или не дегазированного после перевозки опасных грузов, при согласовании по радиотелефонной связи взаимных действий с судоводителями других судов обязан информировать их о наличии на борту своего судна опасных грузов или их остатков.

119. Получение сигнала «Прошу остановиться» согласно пункту 86 настоящих Правил подтверждается другим судном звуковым сигналом 13 «Я вас понял» согласно приложению 5. Зрительный сигнал «Прошу остановиться» должен подаваться с палубы в носовой части впереди рубки или с кормы позади рубки посередине судна по его диаметральной плоскости.

Запрещается подавать сигнал «Прошу остановиться» с борта или из окна рулевой рубки, а также судами, не имеющими для этого специальных указаний или особой необходимости.

ГЛАВА 11 НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

120. Для регулирования движения судов водные пути оборудуются береговыми навигационными информационными знаками согласно приложению 6.

Береговые навигационные информационные знаки, регулирующие судоходство по внутренним водным путям, могут быть основными и дополнительными. Основные береговые на-

вигационные информационные знаки подразделяются на запрещающие, предупреждающие и предписывающие, указательные. Основные береговые навигационные информационные знаки могут быть дополнены дополнительными береговыми навигационными информационными знаками согласно приложению 6.

121. Для указания положения судового хода, создания безопасных условий плавания судов и обеспечения сохранности искусственных сооружений на водных путях применяются плавучие навигационные знаки и береговые навигационные знаки обозначения положения судового хода согласно приложению 7.

122. Изготовление навигационных знаков, а также цвет и взаимное расположение знаков и огней судового хода производится в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов Республики Беларусь.

Щиты береговых навигационных знаков могут быть окаймлены узкой белой полоской по внешнему контуру.

123. Требования навигационных знаков и огней судового хода обязательны для выполнения судоводителями и иными членами экипажа судов.

ГЛАВА 12 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДВИЖЕНИЮ И МАНЕВРИРОВАНИЮ

124. При движении по водным путям с латеральной системой навигационного оборудования суда должны следовать в пределах обозначенного судового хода, применяя в установленном настоящими Правилами порядке соответствующую визуальную и звуковую сигнализацию, включая радиотелефонную связь.

125. За пределами обозначенного судового хода, а также на внутренних водных путях, пригодных для судоходства, где судовым ход не обозначен, допускается плавание только судов специального назначения. Плавание других судов на указанных участках допускается только по согласованию с органом по безопасности судоходства.

126. Маломерные и парусные суда должны осуществлять движение за пределами судового хода или установленных полос движения. Если это невозможно исходя из особенностей данного участка водного пути, движение таких судов может осуществляться в пределах судового хода вдоль правой по ходу кромки, но не более 10 м от нее и при условии, что оно не затруднит движение и маневрирование на судовом ходу других судов.

Маломерные и парусные суда при необходимости могут пересекать судовым ход (полосу движения, рекомендованный курс), а также выполнять поворот с пересечением судового хода, как правило, за кормой проходящих мимо их курсов судов в возможно короткий срок и под углом, близким к прямому.

127. При прохождении линий высоковольтных проводов на всех участках водных путей во всех случаях высокие мачты должны быть завалены.

128. На водных путях, где судовым ход оборудован светоотражающими навигационными знаками, движение судов в темное время суток разрешается при использовании на судне прожекторов.

129. На водных путях, где судовым ход оборудован навигационными знаками, изготовленными без применения светоотражающих материалов, движение судов разрешается только в светлое время суток. В темное время суток движение судов по таким путям разрешается в исключительных случаях при условии, если такие суда оборудованы световой установкой (прожектором), обеспечивающей хорошее освещение навигационных знаков и ориентирование по ним. При этом одиночным судам движение разрешается как вверх, так и вниз, а толкаемым и буксируемым составам – только вверх.

130. Движение высокоскоростных судов в неводоизмещающем положении разрешается только в светлое время суток и при условии, если в направлении движения такого судна не менее чем за 1 км невооруженным глазом видны и отчетливо опознаются навигационные знаки без освещения.

131. Высокоскоростные суда на ходу не должны следовать в кильватер другим судам.

132. Если настоящими Правилами установлено, что какое-либо из требований не применяется к маломерным судам в отношении других судов, то такие маломерные суда должны оставлять всем другим судам необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования и не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу.

133. При движении по водным путям, оборудованным знаком 21 «Семафор» согласно приложению 6, судно независимо от типа и назначения при закрытом семафоре обязано останавливаться в границах причала, надежно ошвартоваться за берег, не стесняя судового хода, и ожидать очереди для выхода на засемафоренный участок.

134. Заход на засемафоренный участок составов запрещается, если сила и направление ветра мешают нормальному управлению буксируемым составом. Остановка транзитных судов и составов в границах засемафоренного участка запрещается.

135. В случае заграждения или стеснения судового хода судном или составом в границах засемафоренного участка капитан (командир) судна, обеспечивающего движение состава, обязан через семафорный или контрольный пост немедленно поставить об этом в известность диспетчера движения и принять срочные меры к освобождению судового хода.

136. В случае нарушения судоводителями установленных требований прохождения засемафоренных участков семафорщики обязаны зафиксировать нарушение в вахтенном журнале и составить акт в произвольной форме. В акте указываются дата, время, номер (название) судна, краткое описание нарушения, фамилия, должность лица, составившего акт. Оформленный акт немедленно должен быть передан в орган по безопасности судоходства.

137. При движении по водным путям судам, плавучим объектам запрещаются:

плавание дрейфом, за исключением случаев небольших перемещений или маневров в местах стоянки, погрузки и разгрузки;

держаться на судах всех типов и соединениях плавучего материала при движении и шлюзовании якоря не убранными по-походному (волочить якоря и тросы), за исключением случаев небольших перемещений или маневров в местах стоянки, не обозначенных запрещающим знаком 6 «Якоря не бросать» согласно приложению 6;

перевозить на пассажирских судах, паромных переправах пассажиров сверх количества, установленного судовыми документами;

пользоваться навигационными знаками, сигнальными знаками и огнями, другим навигационным оборудованием водного пути для швартовки судов или соединений плавучего материала, повреждать или приводить их в непригодное состояние;

выставлять за борт предметы, выбрасывать, выливать или допускать падение за борт либо сток с судна в водный путь предметов, веществ, в том числе нефтяных отходов в любой форме либо смесей таких отходов с водой, которые создают помеху для судоходства или могут создать угрозу безопасности судоходства.

138. Маломерным и парусным судам, за исключением выполняющих производственные задания, запрещается:

маневрировать и останавливаться вблизи других судов, плавучих объектов на ходу или на стоянке, а также между ними;

останавливаться и становиться на якорь в пределах судового хода, а также у плавучих навигационных знаков;

выходить на судовой ход в условиях ограниченной видимости, а парусным судам – также и в темное время суток.

139. Скорость движения судов по водным путям не должна создавать угрозу безопасности судоходства и быть ниже скорости, необходимой для обеспечения безопасности управления.

При выборе скорости движения судоводитель должен учитывать особенности плавания на данном участке водного пути, особенности и состояние данного судна, плавучего объекта и перевозимого ими груза или оборудования, метеорологические условия и регулировать скорость таким образом, чтобы не вызывать волнения или присасывания, которые могут вызвать повреждение других судов, иных объектов на внутренних водных путях.

140. Скорость судна должна быть своевременно уменьшена до безопасной:

перед входом в порт и в затолах;

вблизи от судов, плавучих объектов, если они выполняют работы на водном пути, находятся на стоянке в обычных местах стоянки, пришвартованы к берегу или пристани либо на их борту производятся погрузо-разгрузочные работы или работы по очистке;

вблизи от паромов, не передвигающихся самостоятельно;

на участках с ограниченными габаритами судового хода, при приближении к откосу канала, берегу, в районе пляжей и мест отдыха;

на обозначенных навигационными или сигнальными знаками и огнями участках водных путей, в том числе запрещающим знаком 9 «Не создавать волнения» согласно приложению 6.

141. Самоходным судам, толкающим, буксирующим состав или ведущим счаленную группу, запрещается оставлять суда, входящие в состав (группу), при швартовке или постановке на якорь до тех пор, пока они не освободили судового хода, и судоводитель судна, обеспечивающего движение состава (группы), не убедился в безопасности их постановки.

142. Запрещается буксировка пассажирских судов с пассажирами на борту.

143. Поворот направо или налево, разворот, расхождение, обгон, остановка судов допускаются при условии, если ширина судового хода достаточна для их совершения и они не создают угрозу безопасности судоходства и не вынуждают другие суда внезапно изменять свой курс и скорость.

144. Суда могут входить в порты и притоки или выходить из них, выходить на основной водный путь или пересекать его, а также совершать иное маневрирование только после того, как судоводитель непосредственно перед началом маневрирования убедится в безопасности маневра и в том, что он не вынудит другие суда внезапно изменить свой курс или скорость.

145. При намерении совершить маневр судоводитель обязан учесть все особенности движения на данном участке водного пути.

146. Запрещается заход в пространство между судами буксируемого состава.

147. Поворот судна должен выполняться преимущественно на участках водного пути, обозначенных указательным знаком 44 «Место оборота судов» согласно приложению 6.

148. Если поворот судна, за исключением маломерного, может вынудить другие суда внезапно изменить курс или скорость, судно, намеренное произвести поворот, должно заблаговременно предупредить об этом другие суда подачей соответствующих звуковых сигналов 2 «Изменяю свой курс вправо» или 3 «Изменяю свой курс влево» согласно приложению 5. При этом другие суда, насколько это необходимо и возможно, должны изменить курс и скорость, чтобы обеспечить безопасность поворота, а при повороте судна против течения – также способствовать тому, чтобы такой поворот мог быть выполнен своевременно.

Требования настоящего пункта не применяются к маломерным судам в отношении других судов, но распространяются также на суда, за исключением паромов, которые покидают место якорной стоянки или швартовки с подачей соответствующих звуковых сигналов, не производя при этом поворота.

149. Паром, не передвигающийся самостоятельно и не осуществляющий перевозки, должен стоять в месте, отведенном для его стоянки.

150. Не допускается нахождение парома в пределах судового хода дольше времени, необходимого для его работы на водном пути.

Если продольный трос парома может загораживать судовой ход, такой паром может стоять со стороны судового хода, противоположной точке закрепления троса, только если без этого невозможно осуществить операции по погрузке и разгрузке. Во время этих операций приближающиеся суда могут потребовать освобождения судового хода подачей звукового сигнала 1 «Внимание» согласно приложению 5. При подходе к канатным паромным переправам с опущенными тормозными средствами подается звуковой сигнал 14 «Обращаю внимание» согласно приложению 5. При этом сигналы должны подаваться на траверзе навигационного знака 32 «Пересечение судового хода» согласно приложению 6, а при его отсутствии – не менее чем за 1 км до места пересечения судового хода.

151. Навигационный знак 32 «Пересечение судового хода» согласно приложению 6 устанавливается на расстоянии 1 км выше и ниже паромной переправы.

ГЛАВА 13 ПРЕИМУЩЕСТВО В ДВИЖЕНИИ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ

152. Преимущество в движении (за исключением случаев обгона) обязано предоставить:

152.1. одиночное самоходное судно, толкающее или буксирующее состав (кроме буксировки плота), – парусным судам, судам, занятым ловом рыбы, буксирующим плот, занятым подводными или водолазными работами, а также неуправляемым судам;

152.2. парусное судно – судам, занятым ловом рыбы, буксирующим плот, занятым подводными или водолазными работами, а также неуправляемым судам;

152.3. судно, занятое ловом рыбы, – судам, буксирующим плот, занятым подводными или водолазными работами, а также неуправляемым судам;

152.4. судно, буксирующее плот, – судам, занятым подводными или водолазными работами, а также неуправляемым судам.

При пересекающихся курсах судов одного типа судоводитель обязан предоставить преимущество в движении судам, находящимся по правому борту.

153. При движении в пределах судового хода маломерные и парусные суда обязаны своевременно без применения визуальной и звуковой сигнализации предоставить преимущество в движении другим судам (пропускать, освобождать полосу движения), не относящимся к маломерным и парусным.

154. Если судно, идущее вниз по течению, должно пройти вверх по течению для того, чтобы войти в порт или приток, оно должно предоставить преимущество в движении любому идущему вверх по течению судну, которое намерено войти в этот порт или приток.

Судно, осуществляющее какой-либо из маневров, указанных в части первой настоящего пункта, если намечаемый им маневр вынуждает или может вынудить другие суда изменить курс или скорость, должно заблаговременно предупредить об этом маневре подачей звукового сигнала 2 «Изменяю свой курс вправо» согласно приложению 5 (если для входа или после выхода судно движется направо) или 3 «Изменяю свой курс влево» согласно приложению 5 (если для входа или после выхода судно движется налево). При этом другие суда должны при необходимости обеспечения безопасности судоходства изменить свой курс и скорость.

Положения настоящего пункта не применяются в отношении маломерных судов по отношению к другим судам, кроме маломерных, а положения части второй настоящего пункта – кроме того, и по отношению к маломерным судам.

155. Судно, идущее задним ходом, должно пропустить суда, следующие по судовому ходу, со стороны борта, обращенного к его оси. При этом оно первым должно подать звуковой сигнал 4 «Мои движители работают на задний ход» согласно приложению 5 и отмашку с соответствующего борта.

156. При одновременном подходе судов к дноуглубительному или дноочистительному снарядам, мостам, другим гидротехническим сооружениям сверху и снизу преимущество прохода мимо него имеют суда, идущие вниз, а также высокоскоростные суда независимо от направления движения.

157. Если при пересекающихся курсах судно, имеющее преимущество в движении, оказывается настолько близко от другого, что столкновения избежать невозможно только за счет маневрирования судна, обязанного уступить дорогу, судоводитель судна, имеющего преимущество в движении, должен своевременно первым выполнить соответствующий маневр и принять иные необходимые меры для избежания столкновения судов.

Действие настоящего пункта не распространяется на маломерные суда в отношении других судов.

158. При пересекающихся курсах маломерных судов различных категорий преимущество в движении обязано предоставить:

маломерное самоходное судно – маломерным несамоходным судам;

маломерное самоходное судно и судно, не идущее под парусом, – парусным судам.

159. При пересекающихся курсах парусных судов преимущество в движении обязано предоставить:

судно, идущее левым галсом, – судну, идущему правым галсом (если суда идут разными галсами);

судно, находящееся на ветру, – судну, находящемуся под ветром (если оба судна идут одним галсом);

судно, идущее левым галсом, которое видит в пересекающемся курсе другое судно с наветренной стороны и не может определить, каким галсом идет такое судно.

ГЛАВА 14 ВСТРЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ, ОБГОН

160. При встречном плавании суда, идущие вверх, должны, учитывая местные условия плавания и движение других судов, предоставить преимущество в движении судам, идущим вниз.

161. Запрещается встречное плавание судов, за исключением высокоскоростных, в пределах 500 м выше и ниже мостов, если движение судов осуществляется через один пролет моста.

162. Расхождение и обгон допускаются при условии, если ширина судового хода достаточна для их совершения и они не вынуждают изменять направление движения, скорость других судов.

При намерении совершить расхождение или обгон судоводитель обязан учесть все особенности движения на данном участке внутреннего водного пути.

163. Расхождение и обгон должны выполняться, если позволяют условия плавания, таким образом, чтобы избежать пересечения курсов носовыми частями.

164. Расхождение и обгон запрещены:

на участках водного пути, обозначенных запрещающими сигнальными знаками 2 «Запрещение всякого обгона», 3 «Расхождение и обгон составов запрещены» и 4 «Расхождение и обгон запрещены» согласно приложению 6;

при одновременном нахождении на траверзе трех судов при ширине судового хода менее 200 м;

при пересечении полосы движения или всего судового хода на расстоянии менее 1 км от приближающегося судна без согласования с судоводителем этого судна взаимных действий. При этом пересечение курсов должно производиться под углом, близким к прямому:

в зоне переправ;

на лимитирующих перекатах;

в крутых коленах;

в узкостях;

в пролете мостов.

165. Суда, имеющие радиотелефонную связь, до начала расхождения или обгона должны согласовать место и борт расхождения или обгона. При отсутствии или неисправности радиотелефонной связи на судне, а также в случае, если другое судно не выходит на радиотелефонную связь, такое судно должно подать звуковой сигнал 10 «Прошу уменьшить ход» согласно приложению 5.

166. При расхождении судно, идущее вверх, а также судно, буксирующее плот (плотвод), не менее чем за 1 км, а в случае ограниченной видимости или обзора – при обнаружении

встречного судна, должно первым выйти на радиотелефонную связь со встречным судном и определить сторону расхождения (пропуска) подачей отмашки с соответствующего борта.

При подходе к работающему на судовом ходу дноуглубительному или дноочистительному снаряду на расстоянии 1 км, а в случае ограниченной видимости – при его обнаружении судно должно подать звуковой сигнал 1 «Внимание» согласно приложению 5 и согласовать по радиотелефонной связи сторону прохода.

167. Судно, идущее вниз, должно принять и незамедлительно подтвердить сторону расхождения (пропуска) подачей отмашки с соответствующего борта и, соблюдая меры предосторожности, осуществить расхождение (пропуск) бортом, указанным судном, идущим вверх.

При получении сигнала дноуглубительный (дноочистительный) снаряд должен освободить часть судового хода, достаточную для пропуска судна. При этом он должен показать сторону прохода:

в светлое время суток – светоимпульсной отмашкой или флагом-отмашкой;

в темное время суток – миганием двух тентовых огней (зеленых – если он отошел к левой кромке судового хода, или красных – к правой).

При получении разрешительного сигнала судно должно подать отмашку с соответствующего борта и проходить, принимая необходимые меры предосторожности.

Обмен сигналами и прохождение мимо судна, занятого подводными и водолазными работами на судовом ходу (подъем судов, прокладка труб, кабеля и тому подобное), осуществляется в порядке, установленном частью третьей настоящего пункта.

168. При расхождении (пропуске) судно, идущее вверх, должно при необходимости обеспечения безопасности такого маневра заблаговременно уклониться в соответствующую сторону, уменьшить скорость или остановиться и осуществить пропуск встречного судна.

Судно, идущее вниз, при приближении к пропускающему его судну должно уклониться в соответствующую сторону, в случае необходимости и обеспечения безопасности маневра заблаговременно уменьшить скорость вплоть до минимальной и следовать таким образом до тех пор, пока пропускающее судно не останется позади.

169. Расхождение и обгон считаются завершенными, если суда, совершающие соответствующий маневр, удалились друг от друга на безопасное расстояние, а обгоняемое (пропускающее) судно относительно обгоняющего осталось позади него.

170. Если условия водного пути или другие причины затрудняют расхождение (пропуск), судно, идущее вверх, с момента обнаружения судна, идущего вниз, должно регулировать свой курс и скорость таким образом, чтобы их прохождение относительно друг друга произошло в наиболее удобном и безопасном месте.

171. При невозможности пропуска дноуглубительный и дноочистительный снаряды должны заблаговременно, но не менее чем за 1 км от приближающегося судна (а где по местным условиям соблюсти такое расстояние нельзя – на расстоянии видимости), подать звуковой сигнал 6 «Предупреждение» согласно приложению 5 и продублировать его горизонтальным перемещением от борта к борту в светлое время суток – белого флага-отмашки, а в темное время суток – белого огня. Судно, получив сигнал 6 «Предупреждение» согласно приложению 5, должно незамедлительно прекратить движение до получения разрешения на проход без повторного запроса.

Не допускаются во время прохождения судов подход и отход к дноуглубительному или дноочистительному снаряду обслуживающих его шаланд и мотозавозней.

172. При встречном плавании или пересекающихся курсах судно, имеющее преимущество в движении или которому другие суда сигнализируют о предоставлении ему такого преимущества, должно при условии обеспечения безопасности судоходства сохранять свой курс и скорость.

Требования настоящего пункта не распространяются на маломерные суда по отношению к другим судам.

173. Водоизмещающие самоходные суда, за исключением маломерных, могут расходиться любыми бортами с безопасной скоростью.

Маломерные самоходные суда, идущие друг на друга, должны расходиться между собой левыми бортами.

При встречном плавании поперек судового хода суда могут расходиться любыми бортами. При этом сторону расхождения определяет и подает соответствующую отмашку с борта судно, идущее от правого берега.

174. Высокоскоростные суда должны расходиться между собой только левыми бортами. При этом отмашку первым подает судно, идущее вверх. Обгон одного высокоскоростного судна другим должен осуществляться только по левому борту обгоняемого судна. При этом обгоняемое судно, получив запрос и разрешив обгон, должно незамедлительно уменьшить скорость до минимальной и следовать с такой скоростью до окончания обгона. Сторону обгона и расхождения с другими судами, кроме плотоводов, определяет и показывает высокоскорост-

ное судно. Встречные и обгоняемые суда должны подтвердить отماشкой указанную сторону и не допускать отклонения от своего курса до окончания расхождения или обгона.

Если выбранная высокоскоростным судном сторона расхождения или обгона может создать угрозу безопасности судоходства и имеется возможность безопасно пропустить судно со стороны противоположного борта, судоводитель встречного или обгоняемого судна в ответ на отماشку высокоскоростного судна обязан немедленно дать отماشку на расхождение или обгон с противоположного борта. При этом судоводитель высокоскоростного судна должен принять предлагаемую ему сторону расхождения или обгона и подтвердить это отماشкой с соответствующего борта или прекратить движение.

Если расхождение или обгон высокоскоростного судна может создать угрозу безопасности судоходства по любому из бортов, судоводитель встречного или обгоняемого судна в ответ на отماشку высокоскоростного судна обязан немедленно сигнализировать о запрещении движения. В этом случае ответственность за необоснованное запрещение движения высокоскоростному судну и посадку судна на подводных крыльях на корпус несет судоводитель, запретивший движение.

175. Обгон может производиться лишь тогда, когда судоводители обгоняющего и обгоняемого судов убедятся в безопасности его совершения и подтвердят согласие на обгон по радиотелефонной связи и обменом световых и звуковых сигналов.

Обгон может осуществляться по любому борту обгоняемого судна, состава в зависимости от путевых, метеорологических или других условий и обстоятельств.

Требования настоящего пункта не применяются в случае обгона маломерным или парусным судном судна, не являющегося маломерным или парусным.

176. При обгоне парусным судном судна, не являющегося парусным, а также другого парусного судна обгоняемое судно должно обеспечить проход обгоняющего парусного судна с наветренной стороны.

177. По требованию обгоняющего судна обгоняемое судно должно уменьшить скорость и предпринять другие действия для обеспечения безопасности обгона.

Судно, которое намерено совершить обгон, не ближе чем за 500 м до обгоняемого судна, состава должно подать запрос звуковым сигналом 16 «Запрос на обгон» согласно приложению 5, а в темное время суток также продублировать его лучом прожектора, направленным вверх.

Обгоняемое судно, получив запрос, при возможности предоставить совершить обгон должно незамедлительно подать отماشку с борта, по которому оно разрешает обгон, уменьшить скорость, уклониться в противоположную сторону, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до завершения обгона.

Обгоняющее судно, получив разрешение на обгон, должно подать отماشку с соответствующего борта и произвести обгон, держа безопасную дистанцию от обгоняемого судна до тех пор, пока оно не будет оставлено позади.

При невозможности предоставить совершить обгон из-за опасности столкновения обгоняемое судно должно подать звуковой сигнал 6 «Предупреждение» согласно приложению 5. При этом производить обгон запрещается до получения обгоняемым судном отماشки, разрешающей обгон, которая должна быть подана без повторного запроса обгоняющего судна.

Требования настоящего пункта не применяются при обгоне маломерными судами маломерных и других судов, не являющихся маломерными.

178. При приближении к участкам, обозначенным запрещающими знаками 2 «Запрещение всякого обгона», 3 «Расхождение и обгон составов запрещены» и 4 «Расхождение и обгон запрещены» согласно приложению 6, суда, идущие вверх, при получении по радиотелефонной связи информации о приближении судов, идущих вниз, должны остановиться и ожидать, пока встречные суда не пройдут такой участок.

179. Проход судов в узкостях, а также на других участках и местах водного пути, где расхождение судов затруднено (далее – непросматриваемый и затруднительный участок), должен быть завершён в максимально короткое время.

Судно при подходе к непросматриваемому и затруднительному участку, где встречные суда визуально заблаговременно обнаружить невозможно, должно сообщить о своем подходе по радиотелефонной связи, уменьшить ход и подать звуковой сигнал 1 «Внимание» согласно приложению 5, а в темное время суток также продублировать его лучом прожектора, направленным вверх.

При движении по непросматриваемому и затруднительному участку большой протяженности судно должно через каждые 2–3 минуты подавать звуковой сигнал 7 «Занял узкость» согласно приложению 5.

Судоводитель, убедившись в занятости непросматриваемого и затруднительного участка другими судами, должен принять меры для обеспечения безопасного расхождения (пропуска) таких судов, а на участке с односторонним движением – остановиться и ожидать в безопасном для пропуска встречного судна месте.

При одновременном подходе судна, идущего вверх, и судна, идущего вниз к участку с односторонним движением, судно, идущее вверх, должно остановиться в безопасном месте и предоставить преимущество в движении судну, идущему вниз.

ГЛАВА 15 ПРОХОД ПОД МОСТАМИ, ПРОХОД ПЛОТИН И ШЛЮЗОВ

180. Проход под мостами допускается только через предназначенные для этого судоходные пролеты, оборудованные навигационными знаками и огнями.

181. При одновременном подходе судов сверху и снизу к мосту с одним судоходным пролетом преимуществом прохода моста обладает судно, идущее вниз, а также высокоскоростное независимо от направления движения.

182. В условиях ограниченной видимости проход под мостами судов и составов разрешается только в случае, если судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие опознать эти пролеты не менее чем за 0,5 км и уверенно ориентироваться судоводителю (визуально или с помощью технических средств) при подходе к ним.

183. В населенных пунктах, кроме областных центров, разводка наплавных мостов и пропуск через них судов и составов должны осуществляться в любое время суток.

В областных центрах разводка наплавных мостов осуществляется по расписанию.

184. Пропуск судов через разводные наплавные мосты регулируется семафорной сигнализацией.

185. До приближения к наплавному мосту на расстояние не менее 1 км судно должно подать звуковой сигнал 1 «Внимание» согласно приложению 5. В темное время суток и в условиях ограниченной видимости такой сигнал должен быть продублирован лучом прожектора, направленным вверх.

186. При прохождении мостов с ограниченными по высоте судоходными пролетами судоводители обязаны:

заваливать мачту без выключения ходовых огней. После прохождения моста мачта должна быть немедленно поставлена в исходное положение;

при недостаточном габарите моста (при запасе по высоте менее 20 см) снимать все съемные части и детали на крыше рубки или прекращать движение до получения разрешения органа по безопасности судоходства;

проводить высокогабаритные суда, плавучие объекты под мост только по распоряжению судовладельца, если при высоких уровнях воды для проводки под мост используется балластировка (увеличение осадки судна, плавучего объекта за счет приема на борт балласта).

Сведения о габаритах судоходных пролетов мостов судоводители обязаны получить у диспетчера движения до выхода в рейс.

187. Проход через плотины допускается в случае, если фермы на плотинах уложены, а кромки судового хода обозначены плавучими навигационными знаками, освещаемыми в темное время суток, или навигационными знаками со светоотражающим покрытием.

188. Запрещается проход через плотину, если в верхнем и нижнем бьефах установлено по два красных бакена, ограждающих приплотинную зону. Такие бакены в темное время суток должны быть освещены или иметь светоотражающее покрытие.

189. Процессом шлюзования, очередностью пропуска судов и составов, а также их расстановкой у причальных сооружений и устройств как в камере шлюза, так и на подходах к нему руководит вахтенный начальник шлюза.

Распоряжения вахтенного начальника шлюза в части соблюдения настоящего порядка обязательны для вахтенных судоводителей всех судов, находящихся в границах шлюза.

190. Самоходные суда, идущие по шлюзованной системе, должны быть укомплектованы экипажем, обеспечивающим двухсменный график несения вахт, а несамоходные суда, работающие с экипажем, – полным штатом согласно штатному расписанию.

Капитаны (шкиперы) судов и диспетчеры движения должны обеспечить отправление в рейс судов, укомплектованных необходимым количеством членов экипажа.

Самоходные суда, работающие на местных перевозках с продолжительностью смены, не превышающей 12 часов, а также одиночно идущие суда с той же продолжительностью смены допускаются к работе на шлюзованной системе (в том числе и к шлюзованию) с нахождением на судне одной смены, возглавляемой капитаном, сменным капитаном, старшиной-мотористом. Наименование судов, работающих с одной сменой, пункты и время смены вахт оформляются приказом судовладельца.

191. К шлюзованию не допускаются:

негабаритные суда и составы, у которых нет необходимых запасов по длине, ширине, высоте и осадке;

суда с неподнятыми якорями, волочащимися цепями, якорь-кошками или тросами, поломанными и выступающими за борт элементами отбойных устройств или грузов и другими

неисправностями частей судна, могущими нанести повреждения конструкциям или оборудованию шлюза или другим судам;

суда, находящиеся в аварийном состоянии или имеющие значительную водотечность;

суда, у которых неисправны или полностью отсутствуют швартовные приспособления и тросы для надежной швартовки в камере;

суда, имеющие неисправные машины, рулевое управление, дистанционное управление;

суда с неуккомплектованным экипажем, не имеющие возможности выделить члена экипажа для швартовки.

Ответственность за допуск неисправных судов к шлюзованию несут вахтенный судоводитель судна и вахтенный начальник шлюза.

192. Негабаритные, технически неисправные или аварийные суда могут быть прошлюзованы с особого разрешения начальника шлюза, диспетчера движения, по согласованию с органом по безопасности судоходства, при принятии особых мер предосторожности. При шлюзовании таких судов делаются специальные отметки в вахтенном журнале шлюза.

193. Запрещается:

шлюзование транспортных судов при ветре свыше 6 баллов, а маломерных судов при ветре свыше 3 баллов. При крайней необходимости при ветре свыше 6 баллов, как исключение, транспортные суда могут быть допущены к шлюзованию по разрешению начальника гидроузла. В этом случае шлюзование осуществляется вручную силами экипажей судов и работников гидроузла или с помощью вспомогательного самоходного судна;

производить обгон судов в подходных каналах шлюзов и на участке канала протяженностью 1 км от шлюза;

швартовка судов в подходных каналах и камере шлюза за навигационные знаки, столбы осветительных фонарей, мачты, лестницы, леерные ограждения и другие устройства и детали, не предназначенные для этой цели;

остановка судов у причальных сооружений и берегов в ожидании встречного шлюзования с прохождением ожидающим судном знака 60 «Стоповый» согласно приложению 6;

отдача якорей и цепей-волокуш у причальных сооружений подходных каналов и в 20-метровой зоне от укрепленных откосов и берегов;

швартовать суда в ожидании шлюзования и в период шлюзования слабыми или неисправными швартовными тросами, которые могут оборваться при прохождении других судов или в период шлюзования;

швартоваться у причальных сооружений в зоне действия знака 60 «Стоповый» согласно приложению 6 судам, не предназначенным к очередному шлюзованию;

производить в границах гидроузла погрузочно-разгрузочные работы и переформирование составов (за исключением аварийных случаев);

переходить с борта своего судна на борт других судов без служебной надобности, заходить за леерное ограждение палубы судна;

высаживать пассажиров и членов экипажа на стенки камер, а также принимать их на борт со стенок камер. В порядке исключения с разрешения вахтенного начальника шлюза и вахтенного судоводителя допускается переход с палубы судна на стенки шлюза и наоборот должностных лиц организаций внутреннего водного транспорта и членов экипажей судов, если это вызвано производственной необходимостью и лишь при условии, когда расстояние между палубой и настилом стенки по высоте составляет не более 0,4 м и судно плотно ошвартовано бортом к стенке;

использовать громкоговорящие радиовещательные установки судна для целей, не связанных со шлюзованием.

194. Скорость движения судна в подходных каналах шлюза должна быть снижена настолько, чтобы от сгона воды проходящими судами не создавалась опасность зависания и обрыва швартовных тросов у стоящих в канале других судов.

В зоне шлюза все суда, включая скоростные, должны следовать самым малым ходом и регулировать скорость движения таким образом, чтобы в случае необходимости они могли отработать ход назад без лишних перемещений, не создавая волн высотой более 0,3 м.

195. Пропуск судов через шлюзы осуществляется в порядке подхода их к шлюзу (месту отстоя). Пропуск пассажирских и других судов, работающих по объявленному расписанию, осуществляется согласно расписанию их движения.

При наличии очереди судов на подходах к шлюзам в первую очередь пропускаются суда с нефтепродуктами с температурой вспышки паров ниже 60 °С или их остатками, взрывчатыми или отравляющими веществами и суда со скоропортящимися грузами.

Суда, следующие на ликвидацию транспортных происшествий, пожаров и устранение причин, вызвавших закрытие участка, пропускаются через шлюзы вне очереди.

Расстановка судов в ожидании пропуска должна производиться с учетом обеспечения безопасного прохода других судов и соблюдением противопожарных мер.

196. Шлюзование маломерных судов допускается с разрешения вахтенного начальника шлюза и только в светлое время суток при условии, если шлюзующиеся маломерные суда технически исправны и имеют установленные законодательством документы.

Исключение может быть сделано только для маломерных судов, выполняющих срочные работы по обслуживанию пути и судоходной обстановки, по ликвидации последствий аварийных случаев или преследующих правонарушителей.

Групповое шлюзование индивидуальных маломерных судов осуществляется в исключительных случаях в определенные дни и в заранее согласованное время. При этом обязательно должно быть выделено лицо, ответственное за выполнение данного шлюзования.

197. В камерах шлюзов у ворот должны быть протянуты оградительные тросы достаточной прочности для предохранения верхних и нижних ворот от навалов на них и соприкосновения с ними судов во время захода в камеру и шлюзования.

198. Платины гидроузлов после пропуска весеннего ледохода в суточный срок должны быть ограждены оградительными тросами, протянутыми через верхние деривационные каналы, на весь период навигации.

199. Плотины гидроузлов Качановичи и Стахово одновременно с их подъемом в весенний период ограждаются оградительными тросами или бонами, протянутыми через верхние деривационные каналы, на весь период навигации.

200. Подходы ко всем водоспускам, кроме боковых, в суточный срок после пропуска ледохода на весь период навигации должны быть перекрыты в верхних бьефах оградительными тросами.

201. Вдоль каждого причала верхнего и нижнего бьефов гидроузлов для швартовки судов должны быть установлены достаточно прочные швартовные тумбы, окрашенные в белый цвет.

Количество и месторасположение этих тумб должно соответствовать схеме, согласованной с органом по безопасности судоходства.

202. На расстоянии 1 км от камеры шлюза в верхнем и нижнем бьефах устанавливаются знаки 30 «Внимание» согласно приложению 6, освещаемые в темное время суток желтыми проблесковыми огнями.

При отсутствии желтых проблесковых огней допускается их замена постоянными зелеными огнями или замена освещаемых знаков на светоотражающие.

Кроме того, на расстоянии, обеспечивающем безопасное расхождение с судами, стоящими в ожидании шлюзования, но не менее 100 м от ворот шлюза в верхнем и 50 м в нижнем бьефах, устанавливаются знаки 60 «Стоповый» согласно приложению 6, указывающие предел допустимого подхода судов к шлюзам при запрещающем (красном) огне на светофоре ближнего действия. В темное время суток эти знаки освещаются красным огнем. При отсутствии красных огней допускается замена знаков на светоотражающие.

На стрелках деривационных каналов верхнего и нижнего бьефов устанавливаются знаки 30 «Внимание» согласно приложению 6, освещаемые в темное время суток желтыми проблесковыми огнями.

При отсутствии желтых проблесковых огней допускается их замена зелеными или красными огнями или замена освещаемых знаков на светоотражающие, выставляемые согласно правилам расстановки навигационных знаков.

203. Пропуск судов через шлюзы регулируется семафорами дальнего действия (подходными) и двухзначными или трехзначными светофорами ближнего действия (входными светофорами). Положение и сигналы семафора перед камерой шлюза устанавливаются согласно приложению 8.

Семафор дальнего действия представляет собой мачту, установленную в таком месте, с которого она должна быть ясно видима с судов при подходе их к знаку 30 «Внимание» согласно приложению 6 как с верхнего, так и с нижнего бьефов. Исполнение семафора допускается по двум вариантам: с подвижным пером и без него. Мачта должна быть высотой не менее 8,5 м и окрашена в ярко-красный цвет. На вершине мачты укрепляется двухзначный светофор дальнего действия, подвижное перо длиной 1,5 м, шириной 18 см с диском диаметром 30 см на конце. Перо и диск окрашены с двух сторон по краям в ярко-красный цвет, а внутри – в белый цвет.

Разрешением на подход к знаку 60 «Стоповый» согласно приложению 6 перед камерой шлюза являются:

для судов, идущих вверх, в светлое время суток – перо семафора, поднятое вверх, в темное время суток – зеленый огонь на семафоре в сторону нижнего бьефа и красный – в сторону верхнего бьефа;

для судов, идущих вниз, в светлое время суток – перо семафора, опущенное вниз, в темное время суток – зеленый огонь на семафоре в сторону верхнего бьефа и красный – в сторону нижнего бьефа.

Разрешение для судов, идущих вверх, одновременно является запрещением для судов, идущих вниз, и наоборот.

Горизонтальное положение пера семафора в светлое время суток, или красный огонь на семафоре, или отсутствие огней в темное время суток означают запрещение судам проходить знак 60 «Стоповый» согласно приложению 6 как с верхнего, так и с нижнего бьефов.

Огонь семафоров должен быть виден в любое время суток на расстоянии не менее 1 км только с одной стороны, то есть только теми судами, которым дается разрешительный или запрещающий сигнал.

Входные светофоры, установленные на головах шлюза, регулируют вход судна непосредственно в камеру.

Вход в камеру, подход к пирсам шлюза разрешается в случае, если судоводитель ясно видит зеленый огонь светофора. Красный огонь входного светофора или отсутствие огней запрещает судну пересекать линию знака 60 «Стоповый» согласно приложению 6.

204. В случае установки на головах шлюза двухзначных входных светофоров со стенок пультов управления шлюзов, обращенных в сторону бьефов, подаются сигналы огнем желтого цвета, которые информируют судоводителей о начале приготовления камеры шлюза для пропуска судов и предупреждают о подготовке судов к очередному шлюзованию с того бьефа, с которого виден этот огонь.

Подача желтого сигнала не дает права судам на пересечение линии знака 60 «Стоповый» согласно приложению 6 и вход в камеру, а только предупреждает их о необходимости быть готовыми к входу в камеру.

205. Для обозначения в темное время положения ворот камеры шлюза (указания – закрыты они или открыты) устанавливается следующая сигнализация:

при закрытом положении ворот – красный огонь на стенке пульта управления шлюзом, обращенной внутрь камеры шлюза;

при открытом положении ворот – зеленый огонь на том же месте.

Красный огонь на стенке пульта управления шлюзом или отсутствие огня запрещает находящемуся в камере судну отдавать швартовы и начинать движение в сторону выходных ворот.

Выход из камеры шлюза разрешается, если судоводитель ясно видит зеленый огонь на стенке пульта управления шлюзом.

206. При неисправном светофоре или внезапном возникновении аварийной ситуации в камере разрешение на вход и выход судна дает вахтенный начальник шлюза. В этом случае к моменту захода судна в камеру или к моменту выхода из нее вахтенный начальник шлюза должен находиться на краю шкафной части шлюза и подавать следующие сигналы:

при разрешении входить в камеру или выходить из нее днем – зеленый флаг, в темное время суток – зеленый огонь;

при запрещении входить в камеру, двигаться вперед или выходить из камеры – отмашку по горизонтали по курсу судна в светлое время суток – красным флагом, в темное время суток – красным огнем.

207. Во время подхода судов к шлюзу и в период шлюзования вахтенные работники гидроузла должны находиться на своих рабочих местах и обязаны:

подкладывать под борта кранцы и принимать другие меры, предохраняющие суда от ударов и навалов на гидросооружение;

немедленно швартовать суда после входа их в камеру. В случае, если по каким-либо непредвиденным обстоятельствам на шлюзующемся самоходном судне отсутствует вахтенный член экипажа самоходного судна, работники шлюза обязаны багром поднять с судна швартовый трос и закрепить его на швартовой тумбе шлюза, а вахтенный судоводитель обязан принять меры к остановке состава;

следить за правильной расстановкой и надежной швартовкой судов в камере, особенно вблизи ворот шлюза;

следить за нормальным положением судов в процессе наполнения или опорожнения камеры, не допуская зависания судов привальными брусками на стенках шлюза;

следить за соблюдением судоводителями шлюзующихся судов настоящих Правил;

в случае возникновения аварийной ситуации принимать немедленные меры для предупреждения аварии или быстрейшей ее ликвидации, используя все имеющиеся на шлюзе технические средства.

208. Вахтенный начальник шлюза обязан:

руководить движением судов с момента их входа в границы шлюза (дальние семафоры) до момента выхода за границы шлюза;

руководить расстановкой судов с учетом габаритов судов и камеры шлюза, ширины подходного канала, метеорологических условий и в соответствии с настоящими Правилами;

объявлять очередность захода судов в камеру и выхода из камеры;

предупреждать экипажи шлюзующихся судов о начале наполнения или опорожнения камеры;

осуществлять шлюзование судов только после окончания швартовки всех находящихся в камере судов и вести наблюдение за судами при наполнении и опорожнении камеры;

информировать судоводителей шлюзующихся судов о встречных судах и судах, отстаивающихся в границах шлюза, о других препятствиях и особенностях, ожидающих судно при выходе из камеры в границах шлюза, а также об известных ему особенностях, возникших между смежными с ним шлюзами;

после каждого шлюзования безотлагательно сообщить на смежный гидроузел название или номер прошлюзовавшегося самоходного судна, номера несамоходных судов и время проследования через гидроузел.

209. Шлюзование является сложным процессом. В нем обязаны участвовать все вахтенные, а при необходимости по усмотрению вахтенного судоводителя и свободные от вахты члены экипажа судна.

Расстановка членов экипажа по местам должна быть такой, чтобы обеспечивалась быстрая, надежная и безопасная швартовка, непрерывное наблюдение за швартовными тросами в течение всего периода шлюзования и безопасность работающих с тросами.

Все участвующие в шлюзовании члены экипажа судна должны постоянно находиться на своем месте и во время наполнения или опорожнения камеры тщательно следить за бортами судов, своевременно подбирать или травить швартовы, не допуская зависания судна привальным брусом на брусках обшивки стенки шлюза или на швартовах.

210. Ходовые концы швартовных тросов с огонами должны всегда находиться в районе кормового и носового фальшбортов на видном и легкодоступном месте, а второй конец каждого троса должен быть всегда закреплен на швартовных кнехтах несамоходного судна.

211. При неблагоприятных метеорологических и гидрологических условиях управлять судном и руководить действиями членов экипажа при шлюзовании обязан лично капитан судна, сменный капитан или первый помощник капитана.

212. При подходе к гидроузлу вахтенный судоводитель обязан:

проверить исправность действия машин на задний ход, рулевого и дистанционного управления, звуковой и зрительной сигнализации, выбрать цепи-волокуши, на траверзе знака 30 «Внимание» согласно приложению 6 дать один продолжительный звуковой сигнал и уменьшить ход до малого. В темное время суток звуковой сигнал дублируется лучом прожектора, направленным под углом 45° к горизонту по курсу судна;

проверить наличие и исправность швартовных приспособлений и швартовных тросов;

проверить исправность привальных брусьев;

проверить состояние корпуса на водотечность;

при необходимости положить мачту;

обеспечить надежную швартовку судна за специальные причальные устройства и безопасную стоянку судна во время отстоя в ожидании шлюзования;

при подходе к шлюзу непосредственно для шлюзования обеспечить присутствие возле швартовных концов членов экипажа.

213. В период шлюзования вахтенный судоводитель обязан:

находиться на капитанском мостике и лично обеспечивать выполнение экипажем судна всех требований настоящих Правил;

при запрещении входа в камеру шлюза остановиться, не переходя границы, обозначенной знаком 60 «Стоповый» согласно приложению 6, и ошвартовать состав к берегу так, чтобы он не мешал движению входящих и выходящих из камеры судов;

при разрешении входа в камеру шлюза двигаться самым малым ходом, а перед входом в камеру проверить обеспеченность заднего хода, полностью погасить инерцию состава. При неисправности реверс-редуктора или ненормальной работе дефлекторов вход в камеру категорически запрещается. Во всех случаях скорость движения должна быть такой, чтобы при непредвиденных обстоятельствах судно или состав можно было задержать в камере швартовными тросами;

следить за плавным подъемом или опусканием судна при изменении уровня воды в камере, не допуская заклинивания или зависания судна;

следить за положением и натяжением швартовных тросов, не допуская их обрыва;

в случае обрыва или соскальзывания швартовных тросов немедленно уведомить об этом работников шлюза подачей звукового сигнала 6 «Предупреждение» согласно приложению 5 и принять все меры для повторного закрепления судна, его удержания и недопущения навала на другие суда или ворота шлюза;

в случае возникновения аварийной ситуации оповестить вахтенного начальника шлюза подачей сигнала 6 «Предупреждение» согласно приложению 5 и принять меры к предупреждению аварии или быстрейшей ликвидации ее последствий, используя все имеющиеся на судне средства.

214. При шлюзовании толкаемых составов во всех шлюзах Днепро-Бугской шлюзованной системы (за исключением шлюзов «Новосады», «Качановичи» и «Стахово») обязательно должны расчаливаться составы, состоящие из самоходных судов проекта 570 или 730 и несамоходных судов проекта 775.

215. При вождении толканием при входе в камеру шлюза толкаемое судно удерживается от движения вперед работой движителя самоходного судна на задний ход, а в экстренных случаях – с помощью швартовых тросов, которые для предупреждения движения баржи в камере закрепляются в растяжку.

Выходить из камеры шлюза при неполностью набитых (набранных) вожжевых тросах запрещается.

216. Буксируемые составы шлюзуются в следующем порядке:

в момент входа состава в шкафную часть шлюза судно уклоняется вправо, становится под борт несамоходного судна и швартуется к нему;

после ошвартовки вахтенный моторист-рулевой обязан выйти на несамоходное судно и с подходом его к швартовым тумбам подать швартовые тросы работникам шлюза и закрепить их на кнехтах;

вахтенный судоводитель работой движителя на задний ход обязан удерживать несамоходное судно так, чтобы не допустить его продвижения за линию кормовых швартовых тумб шлюза.

217. Суда, буксирующие состав (судно) без судового экипажа, в верхних и нижних бьефах гидроузлов «Качановичи» и «Стахово» обязательно должны делать остановку, высаживать на состав (судно) своего члена экипажа, который обязан подавать швартовые тросы и швартовать состав (судно) в камере шлюза.

218. Во время отстоя судов в подходном канале в ожидании шлюзования стоянка разрешается только в один ряд. Стоянка в подходных каналах разрешается только судам, ожидающим очередного шлюзования. Расстановку судов в ожидании шлюзования регулирует вахтенный начальник шлюза.

219. В местах отстоя судов и в шлюзах минимальное боковое расстояние до судов и составов с нефтепродуктами с температурой вспышки паров свыше 60 °С или их остатками в обязательном порядке должно составлять не менее 10 м.

220. Суда и составы с нефтепродуктами с температурой вспышки паров ниже 60 °С или их остатками, со взрывчатыми и отравляющими веществами шлюзуются отдельно и по согласованию с вахтенным начальником шлюза заходят в камеру без остановки в подходном канале.

Суда и составы с нефтепродуктами или их остатками не должны шлюзоваться с пассажирскими судами.

Разрешается совместное шлюзование судов с нефтепродуктами с температурой вспышки паров свыше 60 °С или их остатками с сухогрузными судами при соблюдении на последних правил пожарной безопасности.

221. Количество одновременно шлюзуемых судов, очередность входа и выхода, а также место установки их в камере регулирует вахтенный начальник шлюза с учетом наличия судов, габаритов судов и камеры с соблюдением установленных запасов по длине и ширине судов, особенностей шлюзования отдельных типов судов и метеорологических условий.

222. Как правило, первыми входят в камеру должны крупные суда или составы. Следующие суда заходят в камеру после окончания швартовки ранее зашедших судов и устанавливаются с таким расчетом, чтобы можно было надежно ошвартоваться, сохраняя необходимые интервалы по длине и ширине.

223. Высокоскоростные суда заходят в камеру по указанию вахтенного начальника шлюза и устанавливаются по усмотрению вахтенного судоводителя в местах, наиболее безопасных и удобных для шлюзования и выхода из камеры.

224. Заход маломерных судов в камеру разрешается только после входа и окончания швартовки всех других судов. На период шлюзования маломерным судам разрешается швартоваться под бортом у груженых транспортных судов.

Установка маломерных судов под бортом у порожних транспортных судов запрещается.

Шлюзование перегруженных (пассажирами или грузами) маломерных судов категорически запрещается.

225. При подготовке камеры шлюза к пропуску рейсовых пассажирских судов разрешается производить предварительное заполнение камеры шлюза попутными грузовыми судами, оставляя место для подходящих пассажирских судов.

226. Все суда, заходящие в камеру шлюза, после установки у стенок камеры должны быть надежно ошвартованы так, чтобы не допустить их продольного и поперечного перемещения в период шлюзования, а швартовые тросы имели минимальную длину и выбранную слабинку. Точки закрепления за судовые кнехты и швартовые тумбы шлюза определяет вахтенный судоводитель по указанию вахтенного начальника шлюза.

227. При швартовке судна в камере подача и крепление швартовных тросов производятся тогда, когда судно полностью остановилось. Ответственность за правильную и своевременную швартовку судна, состава в камере шлюза несут вахтенные судоводители.

Затормаживание движения судна в камере вперед или назад швартовным тросом запрещается и может быть допущено лишь в аварийной ситуации, когда возникает угроза сохранности ворот шлюза.

228. Для уменьшения усилий в швартовных тросах и предотвращения их обрыва вахтенным судоводителям после извещения о начале наполнения или опорожнения камеры разрешается включить движители и работой машин на малом ходу удерживать суда на месте швартовки.

При работе машин на малом ходу следует внимательно следить за равномерным подъемом или опусканием судов, не допуская их навала на другие суда.

Суда с выключенными движителями держат машины и механизмы в полной рабочей готовности в течение всего периода шлюзования.

229. После окончания наполнения или опорожнения камеры шлюза отдача швартовных тросов производится только работниками шлюза по распоряжению вахтенного начальника шлюза. После отдачи швартовных тросов задерживаться судам в камере шлюза запрещается.

Выход из камеры суда начинают только после включения зеленого разрешающего огня на стенке пульта управления шлюзом.

230. При выходе из камеры шлюза суда придерживаются той же последовательности, какая была у них при входе в камеру.

При одновременном шлюзовании сухогрузных, маломерных и скоростных судов, если позволяет ширина шлюзующихся судов и их положение в камере, первыми после полного открытия ворот и до отдачи швартовных тросов на сухогрузных судах из камеры должны выйти маломерные суда, затем скоростные.

231. При нарушении судоводителями или другими членами экипажа шлюзующегося судна настоящих Правил вахтенный начальник шлюза обязан потребовать от них немедленного выполнения его указаний и отметить случай нарушения в специальном журнале с последующим сообщением дежурному диспетчеру движения и соответствующему республиканскому унитарному предприятию внутренних водных путей.

Судоводители, получив указания или замечания вахтенного начальника шлюза по соблюдению настоящих Правил, обязаны подтвердить их получение и выполнить их.

При невыполнении указаний вахтенного начальника шлюза, а также в других случаях нарушения безопасности судоходства по распоряжению работника органа по безопасности судоходства вахтенный начальник шлюза может оставить судно в камере шлюза, немедленно доложив об этом судовладельцу и соответствующему республиканскому унитарному предприятию внутренних водных путей. В этом случае обязательно составляется двусторонний акт в произвольной форме в трех экземплярах, который вместе с объяснением нарушителя направляется судовладельцу и в орган по безопасности судоходства. Выход судна из камеры осуществляется после выяснения обстоятельств и причин происшедшего по распоряжению работника органа по безопасности судоходства.

ГЛАВА 16 СТОЯНКА

232. Места стоянок судов (рейды), стоянок плавучих объектов, соединений плавучего материала с соблюдением требований настоящих Правил должны быть выбраны как можно ближе к берегу, насколько позволяют их осадка и местные условия судоходства, и в любом случае таким образом, чтобы не создавать препятствий для судоходства.

Плавучие установки на водном пути должны размещаться таким образом, чтобы судовый ход оставался свободным для судоходства.

233. Места рейдов для стоянки судов на отдельных участках внутреннего водного пути устанавливаются в соответствии с местными условиями плавания.

Стоянка маломерных судов юридических и физических лиц, за исключением маломерных судов, принадлежащих организациям внутреннего водного транспорта, в городской черте населенных пунктов, не указанных в настоящих Правилах, разрешается в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

234. Устройство временных приспособлений для причаливания, швартовки и стоянки судов, плотов или иных плавучих объектов, погрузки, выгрузки и хранения грузов, посадки и высадки пассажиров осуществляется по согласованию с соответствующим республиканским унитарным предприятием внутренних водных путей.

235. Суда на рейде должны быть поставлены на якорь или пришвартованы таким образом, чтобы они не могли самостоятельно изменить своего положения и не создавали угрозу безопасности для движения и стоянки других судов.

Якоря, отданные с судна, не должны создавать опасность для движения проходящим мимо судам и плавучим объектам.

236. При постановке судна на стоянку судоводитель должен учитывать направление ветра, волнение, изменение уровня воды на данном участке водного пути, а также явления при сасывания.

237. Суда, плавучие установки и соединения плавучего материала не могут становиться на стоянку:

в местах, обозначенных знаками 5.1 «Запрещение стоянки», 5.2 «Запрещение стоянки судов по ширине», 44 «Место оборота судов» согласно приложению 6;

на участках судового хода, где стоянка, как правило, не допускается в целях обеспечения безопасности судоходства (подводные переходы, водозаборы, купальни и другие участки, специально не предназначенные для стоянки), и вблизи гидротехнических сооружений;

в зоне мостов, высоковольтных линий электропередач, гидросооружений и подводных переходов;

на непросматриваемых и затруднительных участках и на подходах к ним, а также у берега с прижимным течением;

на входах в притоки и выходах из них;

на участках прохода паромов;

на перекатах и вблизи навигационных знаков;

на пересечении курсов судов, подходящих к пристани или отчаливающих от нее.

238. Суда, плавучие установки и соединения плавучего материала не могут становиться на якорь:

на участках, обозначенных знаком 6 «Якоря не бросать» согласно приложению 6;

на участках судового хода, не предназначенных для стоянки, где стоянка на якоре, как правило, не допускается в целях обеспечения безопасности судоходства, и вблизи гидротехнических сооружений.

239. Запрещается ставить суда в районе городской набережной и в районе городского пляжа, границы которого ограждены плавучими буйками.

240. Запрещается оставлять на якоре, на судовом ходу без буксира (толкача) любые суда без экипажа.

241. Суда не вправе пришвартовываться к берегу на участках водного пути, на которых швартовка запрещена.

242. Запрещается использовать для швартовки или снятия с мели деревья, парапеты, столбы, тумбы, колонны, металлические лестницы, поручни и тому подобное.

243. Границы, направление рейдов, а также количество судов, разрешенных к постановке на рейдах, и порядок их расстановки обозначаются знаком 61 «Указатель рейда (рейдовый знак)» согласно приложению 6, устанавливаемым по согласованию с органом по безопасности судоходства.

244. В зависимости от рода груза рейды разделяются на сухогрузные, нефтеналивные, плотовые и специальные, предназначенные для постановки судов.

Рейды должны быть оборудованы необходимым количеством причальных приспособлений и устройств, в том числе для обеспечения стоянки судов, работающих без экипажа.

245. На рейдах, если иное не установлено настоящими Правилами или органом по безопасности судоходства, суда должны становиться борт к борту, начиная от берега, на стороне пути, где установлен соответствующий навигационный знак.

Нефтеналивные и специальные рейды, если иное не предусмотрено настоящими Правилами или органом государственного пожарного надзора Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь и органом по безопасности судоходства, должны располагаться ниже всех рейдов на данном участке по течению с соблюдением норм пожарной безопасности.

246. Между двумя судами, толкаемыми составами и счаленными группами, на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния, если иное не предусмотрено органом по безопасности судоходства:

10 м, если одно из них с нефтепродуктами с температурой вспышки паров выше 60 °С или их остатками;

50 м, если одно из них с нефтепродуктами с температурой вспышки паров ниже 60 °С, их остатками или с отравляющими веществами;

100 м, если одно из них со взрывчатыми веществами.

Требование, предусмотренное в абзаце втором части первой настоящего пункта, не распространяется на:

суда, толкаемые составы и счаленные группы с опасным грузом такого же класса;

суда, которые имеют свидетельство о допущении транспортного средства к перевозке определенных опасных грузов такого же класса.

247. На борту судов на стоянке должна быть организована вахтенная служба (вахта) в соответствии с уставом службы на судах внутреннего водного транспорта.

248. Ответственность за организацию вахтенной службы возлагается на капитана, а непосредственное руководство организацией вахтенной службы – на первого помощника капитана и механика.

Ответственность за надлежащее несение вахты возлагается на лиц, несущих вахту.

Ответственность за организацию вахтенной службы или наблюдение за судами, которые эксплуатируются без экипажа, возлагается на судовладельца.

ГЛАВА 17 ДЕЙСТВИЯ СУДОВОДИТЕЛЯ ПРИ ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЯХ И ПРИ УГРОЗЕ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

249. При потере или обнаружении судном во время плавания каких-либо предметов или создания на водном пути в пределах судового хода препятствия, в результате чего может возникнуть угроза безопасности судоходства, судоводитель или лицо, ответственное за эксплуатацию плавучей установки, обязаны, соблюдая меры предосторожности:

остановиться, отметить при возможности место утраты предмета вехой или иным способом, обеспечивающим безопасность прохода судами этого участка, и своими силами принять все возможные меры по извлечению предмета, создающего препятствие, из воды;

при невозможности самостоятельно извлечь утраченный предмет из воды немедленно сообщить о такой утрате соответствующему республиканскому унитарному предприятию внутренних водных путей и в ближайший линейный участок органа по безопасности судоходства, указав как можно точнее место утраты предмета.

250. Судоводители обязаны немедленно извещать соответствующее республиканское унитарное предприятие внутренних водных путей обо всех случаях несоответствий и неисправностей, замеченных в навигационных знаках и иных средствах навигационного оборудования.

251. Если судном перемещен или поврежден навигационный знак, иные средства навигационного оборудования водного пути, судоводитель обязан немедленно известить об этом соответствующее республиканское унитарное предприятие внутренних водных путей.

252. Если судном повреждено искусственное сооружение на водном пути, судоводитель обязан немедленно известить об этом ближайший линейный участок органа по безопасности судоходства, соответствующее республиканское унитарное предприятие внутренних водных путей, владельца этого сооружения, приближающиеся к нему суда и плавучие объекты, а также принять все возможные меры для ликвидации последствий аварийного случая.

253. При транспортном аварийном случае, когда имеется опасность для жизни находящихся на борту судна лиц, судоводитель этого судна должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для спасения этих лиц.

Судоводитель, не подвергая опасности судно и находящихся на нем пассажиров и членов экипажа, груз и иное имущество, обязан оказать помощь любому лицу, которому угрожает опасность гибели.

Судоводители столкнувшихся судов обязаны оказать взаимную помощь судам, их пассажирам и членам экипажей, сообщить друг другу названия своих судов и портов (пунктов) приписки.

254. Судоводитель севшего на мель или затонувшего судна либо севшего на мель или расчленившегося соединения плавучего материала обязан немедленно известить об этом ближайший линейный участок органа по безопасности судоходства, соответствующее республиканское унитарное предприятие внутренних водных путей, судовладельца и принять все возможные меры для ликвидации последствий аварийного случая.

255. Если судно село на мель или затонуло либо соединение плавучего материала село на мель на судовом ходу или поблизости от него, судоводитель обязан:

выставить сигналы в соответствии с пунктом 86 настоящих Правил и оставаться при возможности на месте аварии;

периодически предупреждать по радиотелефонной связи или иным способом в соответствии с настоящими Правилами приближающиеся суда для того, чтобы они могли принять необходимые меры для безопасного прохода около места аварии.

256. Судоводителю, или лицу, ответственному за эксплуатацию плавучей установки, либо уполномоченному члену экипажа запрещается покидать место транспортного происшествия без разрешения органа по безопасности судоходства, кроме случаев возникновения угрозы жизни и здоровью людей и затопления судна.

257. В случае невозможности связаться с ближайшим линейным участком органа по безопасности судоходства при транспортном аварийном случае в связи с удаленностью места происшествия или отсутствием радиотелефонной и иной связи судоводитель обязан принять все меры по составлению акта о транспортном аварийном случае в установленном законодательством порядке с указанием в нем обстоятельств и места происшествия и продолжить движе-

ние до ближайшего пункта, где находится линейный участок органа по безопасности судоходства.

258. В случае, если судно рискует затонуть или потеряло маневренность, а также если находящееся на мели или затонувшее судно, находящееся на мели соединением плавучего материала или потерянный судном или соединением плавучего материала какой-либо предмет полностью или частично закрывают или могут закрыть собой судовой ход, судоводитель такого судна или соединения плавучего материала должен принять все меры для освобождения судового хода в кратчайший срок.

259. Судоводители, а также лица, ответственные за эксплуатацию плавучих установок, обязаны выполнять распоряжения представителей органа по безопасности судоходства, иных уполномоченных лиц, направленные на обеспечение безопасности судоходства.

ГЛАВА 18 ПЛАВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ

260. Требования, установленные настоящей главой, распространяются на все суда и составы, за исключением маломерных и парусных, при плавании по внутренним судоходным путям с латеральной системой навигационного оборудования при визуальной видимости менее 1 км.

261. В условиях ограниченной видимости запрещается плавание:
при видимости в направлении движения судна менее 500 м;
при отсутствии или неисправности радиотелефонной установки, позволяющей осуществлять радиотелефонную связь между судами, между судном и берегом;
при отсутствии или неисправности устройства для подачи звуковых сигналов;
пассажирских судов;
судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки паров ниже 60 °С, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками;
на водных лыжах и иных аналогичных устройствах.

262. На каналах независимо от ширины судового хода двухстороннее движение судов и составов разрешается только при визуальной видимости обоих берегов по траверзу и не менее 500 м по курсу.

263. Движение и маневрирование в условиях ограниченной видимости допускаются, если судоводитель убедился в необходимости его совершения, всесторонне оценил целесообразность и степень опасности маневра, а также местные условия судоходства.

264. При движении в условиях ограниченной видимости судоводитель должен оценить фактическую дальность видимости, интенсивность движения, соотношение габаритов судов, составов и водного пути, принять необходимые меры предосторожности, избирая скорость движения, обеспечивающую безопасность судоходства, а также организовать надлежащее визуальное и слуховое наблюдение. При этом в рулевой рубке должны постоянно находиться не менее двух человек, включая капитана судна.

При ведении переговоров по радиотелефонной связи судоводитель должен убедиться в том, что разговор ведется именно с тем судном, с которым необходимо согласовать взаимные действия, и указать местоположение своего судна относительно визуальных ориентиров на местности.

265. Судно, буксирующее плот, в условиях ограниченной видимости может продолжить движение только до ближайшего места удобной и безопасной остановки и стоянки.

266. В условиях ограниченной видимости независимо от времени суток судно на ходу должно нести включенными все ходовые огни в соответствии с требованиями настоящих Правил. Отмашка на расхождение в таких случаях подается и светоимпульсной отмашкой и флагом-отмашкой.

На ходу и на стоянке в условиях ограниченной видимости применяются визуальная и звуковая сигнализации в соответствии с настоящими Правилами.

267. Суда должны немедленно остановиться при ухудшении видимости, наличии других судов, если местные условия судоходства не обеспечивают безопасности дальнейшего движения.

Суда, которые прекратили движение или которым плавание в условиях ограниченной видимости запрещено, должны находиться на отстое по возможности в местах, где они не будут создавать затруднений для ориентировки и прохода судов на ходу.

268. Расхождение (пропуск) в условиях ограниченной видимости осуществляется любыми бортами после предварительного согласования судоводителями по радиотелефонной связи места безопасного расхождения (пропуска). При этом:

судно, идущее вверх, при подходе к согласованному месту должно уклониться к неходовому берегу, насколько это необходимо и безопасно, уменьшить скорость до минимальной или остановиться и осуществить пропуск встречного судна;

судно, идущее вниз, при подходе к согласованному месту должно заблаговременно уменьшить ход до минимального, уклониться в сторону, указанную судном, идущим вверх, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади;

судно, идущее вверх, осуществляет расхождение с плотовым составом по борту, указанному плотоводом.

269. Судно, догоняющее другое судно в условиях ограниченной видимости и намеренное совершить обгон, должно по радиотелефонной связи получить разрешение на обгон, согласовать место обгона и взаимные меры предосторожности.

Обгоняемое судно, разрешив обгон, должно уменьшить скорость до минимальной, уклониться вправо или влево, насколько это необходимо и безопасно, и следовать таким образом до окончания обгона.

Обгоняющее судно, получив разрешение на обгон, должно, принимая все меры предосторожности, пройти мимо обгоняемого судна на безопасном расстоянии от него и соблюдать это расстояние до завершения обгона.

270. При движении в одном направлении в условиях ограниченной видимости суда, намеривающиеся совершать обгон, должны следовать относительно друг друга на безопасной дистанции, которая в любом случае должна быть не менее пятикратного тормозного пути судна для данной скорости.

ГЛАВА 19

ДВИЖЕНИЕ НЕГАБАРИТНЫХ СУДОВ И ПЕРЕВОЗКА НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ

271. Для движения по водным путям судов, составов, плотов и иных плавучих объектов, габариты которых превышают допустимые габариты судового хода, а также перевозки крупногабаритных грузов (далее – особая перевозка), в целях обеспечения безопасного судоходства судовладелец или судоводитель обращаются в орган по безопасности судоходства и соответствующее республиканское унитарное предприятие внутренних водных путей. Орган по безопасности судоходства при рассмотрении обращения при необходимости может произвести осмотр и замер соответствующих негабаритных судов, составов, плотов и иных плавучих объектов, грузов для определения их соответствия требованиям обеспечения безопасности судоходства.

По результатам рассмотрения обращения орган по безопасности судоходства и республиканское унитарное предприятие внутренних водных путей уведомляют в письменной форме о возможности (невозможности) совершения особой перевозки с указанием периода времени, в течение которого она может быть совершена, рекомендуемого маршрута перевозки, а также иной информации, необходимой для обеспечения безопасности судоходства.

272. Перед буксировкой высокогабаритных плавсредств их владельцы обязаны произвести замер их фактических габаритов и составить соответствующий акт произвольной формы о фактических габаритах, один экземпляр которого должен быть передан капитану судна.

273. Запрещается принимать к буксировке высокогабаритные плавсредства без получения от их владельцев сведений о фактических габаритах.

274. На всех судах высотой более 6 м (без мачт) в ходовой рубке должны быть сделаны специальные надписи о максимальных высотных габаритах судна в порожнем и груженом состоянии.

Владельцы предъявляемых к буксировке высокогабаритных плавучих объектов должны иметь таблицы взаимозависимости габаритов этих объектов по высоте от их осадки.

При необходимости изменения габаритов плавучих объектов в период их буксировки в связи с регулированием осадки их владельцы несут ответственность за достоверность фактических данных о высоте и осадке этих объектов в момент их шлюзования и прохождения под мостами и надводными переходами.

275. Буксировка высокогабаритных судов, составов и плавучих объектов, а также несамоходных судов, загруженных высокогабаритными грузами, под мостами, линиями надводных переходов, через шлюзы допускается только в положении их минимально допустимого габарита (по походному) и только в случае, если капитан или другое ответственное за проводку лицо убеждены в наличии у буксируемых судов необходимого запаса по высоте. При необходимости проводка таких судов, составов и плавучих объектов осуществляется с помощью вспомогательных судов.

276. Ответственность при осуществлении особой перевозки несут:

судовладелец – за выдачу распоряжения на отправление в рейс судов, составов, плотов и иных плавучих объектов, габариты которых превышают допустимые габариты судового хода;

судоводитель – за принятие к буксировке состава, габариты которого превышают допустимые габариты судового хода, а также непринятие необходимых мер предосторожности по участкам с ограниченными габаритами пути.

ГЛАВА 20 ПРОВЕДЕНИЕ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ, ЛОВ РЫБЫ С СУДОВ

277. Проведение водных праздников, спортивных и других культурных мероприятий на водных путях разрешается в местах, установленных настоящими Правилами, а также определенных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

278. Границы на водных путях, в пределах которых разрешается или запрещается занятие подводным плаванием, воднолыжным и другими видами спорта на воде, определяются местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

Проведение спортивных мероприятий на спортивных судах в городской черте разрешается в районе действия спасательных станций за пределами судового хода, если иное не предусмотрено настоящими Правилами, а также в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

279. Использование водных лыж и аналогичных устройств допускается только в светлое время суток в условиях хорошей видимости.

На буксирующем судне с воднолыжником судоводителя должно сопровождать лицо, которому поручено обслуживание буксира и наблюдение за воднолыжником.

Буксирующее судно с воднолыжником при выходе за границы на специально отведенном для него участке внутреннего водного пути должно находиться на безопасном расстоянии от берега, других судов и водных объектов и купающихся, но в любом случае не менее 50 м.

Запрещается волочить буксирный канат за судном, если за него не держится воднолыжник.

280. Суда, занятые ловом рыбы на судовом ходу, не должны затруднять движение или вынуждать изменять скорость судам, следующим установленными полосами движения или рекомендованными курсами.

281. Судам запрещается проходить на близком расстоянии от кормы судна, несущего сигнализацию, указанную в пункте 99 настоящих Правил.

282. Не допускается лов рыбы неводом с помощью нескольких рядом идущих в одном направлении судов на судовом ходу.

283. Судам, занятым ловом рыбы, запрещается:

выметывать рыболовные снасти более чем на половину судового хода;

выходить на судовый ход в условиях ограниченной видимости;

начинать выметывание рыболовных снастей перед приближающимися судами;

выметывать рыболовные снасти на судовом ходу на расстоянии менее 1 км от судоходных пролетов мостов;

устанавливать рыболовные снасти с поплавками, не соответствующими требованиям пункта 83 настоящих Правил.

284. Запрещается занятие подводным плаванием:

на пути судов, несущих сигнализацию, указанную в пункте 65 настоящих Правил;

перед входом в порты;

вблизи мест стоянки судов, плавучих объектов;

в зонах, предназначенных для занятия воднолыжным и другими водными видами спорта;

в иных местах, где судоходство может быть затруднено.

285. Нахождение других судов от судна, несущего сигнализацию согласно пункту 100 настоящих Правил, допускается на расстоянии не менее 500 м. Если соблюдение этой дистанции невозможно в связи с судоходными условиями, таким судам необходимо прекратить движение и ожидать разрешения на проход.

РАЗДЕЛ II

МЕСТНЫЕ УСЛОВИЯ ПЛАВАНИЯ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

ГЛАВА 21

ПИНСКИЙ УЧАСТОК ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

286. Пинский участок внутренних водных путей Республики Беларусь включает в себя участок Днепро-Бугского канала от г. Бреста до г. Пинска, участок р. Припять от г. Пинска до г.п. Микашевичи, Микашевичский канал, участок р. Горынь от станции Горынь до устья, участок р. Верхняя Припять от г. Пинска до оз. Нобель, участок р. Стырь от д. Диковичи до д. Старые Кони.

287. К самостоятельному управлению судами и составами на Днепро-Бугской шлюзованной системе допускаются судоводители, имеющие практический опыт судовождения в условиях Днепро-Бугского канала.

Движение судов, впервые идущих на Днепро-Бугскую шлюзованную систему*, допускается только в сопровождении представителей органа по безопасности судоходства или капи-

* В Днепро-Бугскую шлюзованную систему входят участок Днепро-Бугского канала от г. Бреста до г. Пинска и шлюзованный участок р. Припять от г. Пинска до гидроузла № 12 «Стахово».

тана-наставника, которые дают заключения о готовности экипажа судна к самостоятельному движению (работе) на данном участке.

288. Для работы на Днепро-Бугской шлюзованной системе устанавливаются следующие допустимые габариты составов, включая габариты толкача (буксира):

для буксируемых составов – длина 200 м (не более двух рудовозов* в составе), ширина 10,4 м;

для толкаемых составов – длина 100 м, ширина 10,4 м. В исключительных случаях для подбуксировки вышедших из строя самоходных или оставленных в пути следования несамоходных судов допускается ширина толкаемых составов 21 м;

для судов технического флота (плавучих кранов) – ширина 16 м.

289. Движение судов и составов в темное время суток по Днепро-Бугской шлюзованной системе разрешается вверх и вниз судам, оборудованным прожекторной установкой, обеспечивающей нахождение навигационных знаков и надежное ориентирование по ним.

290. Запас воды под днищем на всем протяжении Днепро-Бугской шлюзованной системы должен быть не менее 20 см.

291. На Днепро-Бугском канале разрешается скорость движения:

не более 10 км/ч – для порожних составов и одиночных судов (включая грузовые самоходные);

без ограничений – для груженых типовых составов;

не более 5 км/ч – в городской черте г. Бреста от Варшавского моста до плотины включительно для всех судов и составов (за исключением судов на подводных крыльях и спасательных судов);

не более 7 км/ч – в городской черте г. Пинска от ТЭЦ до городского пляжа включительно для всех судов и составов (за исключением судов на подводных крыльях и спасательных судов);

не более 5 км/ч – для груженых составов по Микашевичскому каналу;

на минимальных оборотах – для одиночных судов и порожних составов по Микашевичскому каналу.

292. Движение и стоянка маломерных судов, принадлежащих физическим лицам, на Микашевичском канале запрещены.

293. На участке от г. Бреста до г.п. Микашевичи в связи с крайней ограниченностью габаритов судового хода и дальности видимости встречных судов, составы и одиночные грузовые суда, идущие вверх, при встрече обязаны заблаговременно освободить судовую ход, прекратить движение и в удобном месте беспрепятственно пропустить встречные суда, идущие вниз. При этом суда, идущие вниз, при расхождении обязаны уменьшить ход и принять меры предосторожности, не допуская навала на встречные суда.

294. В весенний период до установки ферм на плотинах гидроузлов «Качановичи» и «Стахово» движение судов через эти плотины разрешается круглосуточно.

Сроки установки и укладки ферм на плотинах определяются соответствующим республиканским унитарным предприятием внутренних водных путей в зависимости от габаритов пути и объявляются в информационных листках.

295. Запас воды под днищем при прохождении плотин гидроузлов «Качановичи» и «Стахово», учитывая просадку судов, должен быть:

для судов, идущих вверх, – не менее 50 см;

для судов, идущих вниз, – не менее 40 см.

296. Запрещается проходить плотины гидроузлов «Качановичи» и «Стахово» с опущенными цепями-волокушами, якорями, тросами и другими тормозными приспособлениями.

297. Проведение спортивных мероприятий на спортивных судах, плавание на яхтах, байдарках, прогулочных шлюпках и лодках разрешается:

в районе г. Бреста – на акватории затонов, расположенных на правом берегу р. Муховец выше и ниже Варшавского моста и на р. Муховец вне границ судового хода от Ковельского железнодорожного моста до ул. Советских пограничников г. Бреста, а также в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства;

в районе г. Пинска – на р. Струмень (Верхняя Припять) вне границ судового хода и на р. Пина от верхней границы городского парка культуры г. Пинска до шоссе моста вне границ судового хода, а также в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

Запрещается указанным в настоящем пункте судам заходить на акватории рейдов, портов, заводов, причалов погрузки и выгрузки судов.

* При высоких паводках, когда водонапорные дамбы, пойменные берега и стрелки деривационных каналов затоплены водой и на них образуются свальные течения, а также при ветре 4 и более баллов по всей шлюзованной системе разрешается буксировать только по одному рудовозу.

298. В целях предупреждения приближения, раскатки и навала на берег, столкновения с подводными препятствиями на Пинском участке внутренних водных путей Республики Беларусь судоводители обязаны принимать особые меры предосторожности:

на подходах к гидроузлам, укрепленных в подводной (и надводной) части камнем;

в районах входов сверху во все деривационные каналы гидроузлов, где имеются затяжные течения;

в судоходных пролетах всех мостов, расположенных на Пинском участке внутренних водных путей Республики Беларусь, устои которых имеют каменную отсыпку или шпунтовую обделку;

у правого берега выше Ковельского железнодорожного моста, где берег укреплен камнем;

у левого берега ниже Гузьянского шоссе моста и правого берега выше гидроузла «Тришин», где берега укреплены камнем;

на 176-м км Днепро-Бугского канала, где по правому и левому берегу в воде находятся навигационные знаки взлетно-посадочной полосы аэропорта;

на 167-м км Днепро-Бугского канала, где левый берег укреплен камнем;

в районе водозабора открытого акционерного общества «Жабинковский сахарный завод» на 163-м км Днепро-Бугского канала, где правый берег укреплен камнем и железобетонными плитами;

на 101-м км Днепро-Бугского канала, где левый берег укреплен камнем в месте впадения мелиоративного канала;

на 95-м км Днепро-Бугского канала, где правый и левый берег укреплены камнем в местах впадения мелиоративных каналов;

на стрелке р. Северная Пина и р. Припять, где подмытый подводный канализационный переход огражден железобетонными сваями;

выше и ниже гидроузлов «Качановичи» и «Стахово», где берега укреплены камнем;

у левого берега выше Волянского железнодорожного моста и правого берега ниже этого моста, где берега укреплены камнем;

на 57-м км р. Припять, где левый берег укреплен камнем в районе подводного перехода;

на 10-м и 16-м км р. Горынь, где правый берег укреплен камнем;

на 19-м км р. Горынь, где левый и правый берег укреплены камнем в районе подводного перехода;

на 35-м км р. Горынь, где левый берег укреплен камнем.

299. Управление толкаемыми и буксируемыми составами на участке Днепро-Бугского канала д. Вычулки – г. Брест (187–194 км) должно осуществляться только капитанами (сменными капитанами) или первыми помощниками капитанов.

300. Порядок пропуска судов через шлюзы Днепро-Бугской шлюзованной системы осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

301. Стоянка в г. Бресте разрешается:

сухогрузных судов – на рейдах для стоянки в затоне порта Брест вне судового хода и на акватории порта вне судового хода от ул. Советских пограничников г. Бреста вниз до плотины*, но не ближе 100 м от нее;

судов, груженых нефтепродуктами, – на рейде в несудоходном рукаве р. Муховец за пределами границ грузовых причалов с соблюдением установленных интервалов между судами и между судами и береговыми строениями.

302. Стоянка судов в г. Пинске разрешается:

302.1. сухогрузных судов:

в две линии – на рейде для стоянки у правого берега от траверза верхней части эллинга вверх до спрямления, включая «ковш» (длина рейда 300 м);

в одну линию – на рейде для стоянки у правого и левого берегов выше спрямления до границы зоны воздушного перехода высоковольтной линии (длина рейда 200 м). Запрещается ставить суда на стоянку и производить погрузочно-разгрузочные работы на всей акватории против подводной части эллинга республиканского унитарного предприятия «Пинский орден «Знак Почета» судостроительно-судоремонтный завод» (кроме судов, находящихся на ремонте)**;

в две линии – у правого и левого берегов в районе п. Домашицы выше и ниже входа в затон порта (длина рейда выше входа в затон 320 м, ниже входа – 340 м);

302.2. судов технического флота – на рейде для стоянки в затоне республиканского унитарного эксплуатационно-строительного предприятия «Днепро-Бугский водный путь»;

* При наличии выше плотины течения подводка, установка судов к причалам должна производиться двумя самоходными судами.

** Верхняя и нижняя стрелки эллинга республиканского унитарного предприятия «Пинский орден «Знак Почета» судостроительно-судоремонтный завод» ограждаются знаками 30 «Предписание соблюдать особую бдительность» согласно приложению 6, которые в темное время суток освещаются зелеными огнями.

302.3. судов, груженых нефтепродуктами, – в границах акватории порта Пинск и в затоне республиканского унитарного эксплуатационно-строительного предприятия «Днепр-Бугский водный путь», а также в местах, установленных по согласованию с органом государственного пожарного надзора Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь и органом по безопасности судоходства.

303. На внутреннем рейде порта Микашевичи (ковш у левого (восточного) берега канала напротив механизированного причала) допускается временная стоянка несамоходных судов в две линии в ожидании погрузочно-разгрузочных работ или технического обслуживания.

304. Стоянка судов и формирование составов в канале порта Микашевичи запрещаются.

305. После погрузки в канале порта Микашевичи несамоходные суда должны быть выведены на внешний рейд* для формирования составов.

На внешнем рейде порта Микашевичи разрешается ставить суда в две линии. Суда, ожидающие отправления вверх, устанавливаются в верхней части рейда. Суда, прибывающие под обработку и ожидающие отправления вниз, устанавливаются в нижней части рейда.

ГЛАВА 22

МОЗЫРСКИЙ УЧАСТОК ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

306. Мозырский участок внутренних водных путей Республики Беларусь включает в себя участок р. Припять от г.п. Микашевичи до белорусско-украинской государственной границы.

307. Движение одиночных водоизмещающих судов на участке от производственных площадей открытого акционерного общества «Мозырьдрев» до Новиковского автодорожного моста должно осуществляться малым ходом.

308. Запрещается выход судов и составов за правую кромку судового хода на участке г. Мозырь–д. Юровичи.

309. Запрещается движение составов с цепями-волокушами на участке г. Мозырь–д. Акулинка и в районе г. Наровля.

310. Проведение спортивных мероприятий на спортивных судах в районе г. Мозыря разрешается в протоке Мерлявица и в районе д. Новики по правой косе за границей судового хода от производственных площадей открытого акционерного общества «Мозырьдрев» до верхней границы охранной зоны кабельного перехода выше санаторной зоны от железнодорожного моста вдоль левого берега до входа в затон порта Мозырь и от входа в затон порта Мозырь вдоль правого берега до базы центра внешкольной работы, а также в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

311. Проводка под Мозырскими железнодорожным и шоссевыми мостами буксируемых составов вниз без помощи рейдового теплохода порта Мозырь в паводок запрещается.

Проводка толкаемых и буксируемых составов вниз под Мозырским железнодорожным и шоссевыми мостами должна осуществляться под управлением капитана или сменного капитана.

312. Стоянка в г. Мозыре разрешается:

сухогрузных судов, ожидающих обработки и отправления в рейс, – в две линии на рейде для стоянки в затоне порта Мозырь вдоль правого берега от границы верхнего причала до грузового терминала;

судов, ожидающих проведения таможенного, пограничного, карантинного досмотра, – в две линии на рейде для стоянки ниже грузового терминала вдоль правого берега;

судов технического флота – на рейде для стоянки в левобережном Кимборовском затоне.

Допускается кратковременная стоянка самоходных судов у правого берега в границах участка республиканского унитарного предприятия водных путей «Нижне-Припятское»;

судов, груженых нефтепродуктами, – у входа в затон порта Мозырь у левого берега ниже грузового терминала 150 м и в Кимборовском затоне вдоль левого берега у пожарного пирса.

313. Рейд для стоянки судов, ожидающих обработки или отправления в г. Петриков, расположен в оз. Старица. Длина рейда 1,5 км. Разрешается ставить суда в три линии.

314. Стоянка транспортных (за исключением пассажирских), технических и служебно-вспомогательных судов в городской черте г. Мозыря запрещена.

Допускается кратковременная стоянка самоходных судов для заправки продуктами питания и питьевой водой в районе речного вокзала г. Мозыря.

ГЛАВА 23

ГОМЕЛЬСКИЙ УЧАСТОК ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

315. Гомельский участок внутренних водных путей Республики Беларусь включает в себя участок р. Сож от д. Гроново до устья р. Сож и участок р. Днепр от устья р. Сож до д. Любеч.

* Внешний рейд порта Микашевичи для стоянки несамоходных судов и формирования составов расположен на р. Припять у правого берега в 200 м ниже устья Микашевичского канала. Длина рейда 1500 м.

316. На участке р. Сож от д. Гроново до г. Славгород допускается буксировка вверх и вниз в полноводный период не более двух несамоходных судов общей грузоподъемностью не более 800 т, в меженный период – не более 400 т.

Буксировка судов грузоподъемностью более 400 т на участке р. Сож от д. Гроново до г. Славгород запрещается.

317. На участке порт Гомель–д. Монастырька допускается буксировка (толкание) судов транзитными теплоходами одного судна грузоподъемностью 800 т и более или не более двух судов грузоподъемностью каждого не более 400 т. Буксировка (толкание) транзитными теплоходами составов большей грузоподъемности допускается только с помощью рейдового теплохода порта Гомель.

Количество судов, необходимое для безопасной буксировки (толкания) на участке от порта Гомель до д. Монастырька, определяется капитаном теплохода.

318. В период с 15 мая до 1 сентября буксировка (толкание) судов от порта Гомель до д. Монастырька осуществляется на пониженных скоростях.

Одиноким самоходным судам, в том числе высокоскоростным, за исключением судов на подводных крыльях, в период с 15 мая до 1 сентября запрещается движение полным ходом от воздушного электроперехода, расположенного выше канала республиканского унитарного предприятия «Гомельский судостроительно-судоремонтный завод», до шоссе моста.

Для одиночных водоизмещающих судов, в том числе и для судов типа «Заря», ограничение скорости в соответствии с настоящим пунктом в периоды до 15 мая и после 1 сентября распространяется на участок от стрелки входа в порт до шоссе моста.

319. Движение по акватории Гомельского затона должно осуществляться малым и самым малым ходом, обеспечивающим безопасность стоящих в затоне судов.

320. В городской черте г. Гомеля обгон запрещается:

на акватории порта;

на участке от стрелки входа в порт до шоссе моста (за исключением случаев, если обгон совершается в свободном судовом ходе быстроходными судами на подводных крыльях).

321. Проведение спортивных мероприятий на спортивных судах в районе г. Гомеля разрешается за пределами судового хода по правой косе у д. Плесы (от пристани до Кленковского железнодорожного моста) и по левой косе у д. Монастырька (от железнодорожного моста до верхней границы Новобелицкого пляжа), а также в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

322. Ходовые испытания судов, сдаваемых в эксплуатацию, должны осуществляться ниже Гомельского железнодорожного моста.

323. Стоянка в г. Гомеле разрешается:

323.1. сухогрузных судов:

в две линии на рейде для стоянки у правого берега выше входа в канал республиканского унитарного предприятия «Гомельский судостроительно-судоремонтный завод» от нижней полузапруды до входа в этот канал;

на акватории порта вне судового хода *;

323.2. судов технического флота – на рейде для стоянки в затоне республиканского унитарного Днепро-Двинского предприятия водных путей «Белводпуть»;

323.3. судов, груженых нефтепродуктами, – у входа в канал республиканского унитарного предприятия «Гомельский судостроительно-судоремонтный завод» вдоль правого берега и на акватории порта Гомель, а также в местах, установленных по согласованию с органом государственного пожарного надзора Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь и органом по безопасности судоходства.

Стоянка судов, кроме пассажирских, базирующихся у пассажирских и прогулочных причалов, а также в местах, где стоянка разрешена в соответствии с пунктами 233, 234 настоящих Правил, у обоих берегов между стрелкой входа в порт и шоссе мостом запрещается.

В исключительных случаях разрешается кратковременная стоянка судов республиканского унитарного предприятия внутренних водных путей выше и ниже пассажирских причалов для посадки и высадки своих работников, перевозимых к месту работы или от места работы. При этом такие суда не должны создавать помех стоянке и маневрированию других пассажирских судов.

ГЛАВА 24

РЕЧИЦКИЙ УЧАСТОК ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

324. Речицкий участок внутренних водных путей Республики Беларусь включает в себя участок р. Днепр от устья р. Березина до устья р. Сож.

* Рейд-причал выгрузки сухогрузных судов в д. Красная Гора расположен у правого берега р. Днепр. Длина рейда 300 м. Ожидающие обработки или отправления суда разрешается ставить в три линии.

325. Движение судов на пониженных скоростях осуществляется на участке от открытого акционерного общества «Речицадрев» до нижней границы рейда порта «Речица».

326. Проведение спортивных мероприятий на спортивных судах в районе г. Речица разрешается за пределами судового хода выше верхней границы зоны железнодорожного моста и ниже нижней границы акватории порта Речица, а также в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

327. На подходе к мосту судоводитель должен регулировать движение таким образом, чтобы при входе в судоходный пролет имелся достаточный запас мощности силовой установки для удержания состава от навала на устой моста.

При подходе к Речицкому железнодорожному мосту при высоких уровнях воды прежде чем входить в судоходный пролет моста судоводитель обязан убедиться в наличии безопасного расстояния между наивысшей точкой судна, состава и нижней кромкой фермы моста.

При подходе к Отверницкому шоссейному мосту в весенний период заправка составов при движении вниз должна производиться в середину судоходного пролета.

328. Стоянка в г. Речица разрешается:

судов, прибывших под обработку и ожидающих отправления, – в две линии на рейде для стоянки у правого берега в верхней части д. Жмуровка (100 м выше надводного высоковольтного перехода). Длина рейда 700 м;

судов, груженых нефтепродуктами, – у правого берега в 300 м ниже здания администрации порта Речица.

ГЛАВА 25

МОГИЛЕВСКИЙ УЧАСТОК ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

329. Могилевский участок внутренних водных путей Республики Беларусь включает в себя участок р. Днепр от д. Гатьковщина до устья р. Березина.

330. На участке выше г. Шклова (1560 км от устья) допускается совершение только экспедиционных рейсов. При этом составы судов должны проводиться только под руководством капитана-наставника.

331. Маломерным судам в районе рейда разрешается движение только на малом ходу.

332. Проведение спортивных мероприятий на спортивных судах в районе г. Могилева разрешается выше верхней границы городского пляжа за пределами судового хода, а также в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

333. Проход под Жлобинским железнодорожным мостом в весенний период и под воздушными переходами в его районе допускается только с заваленными мачтами. После прохождения мачты немедленно должны быть установлены в нормальное положение.

334. При проходе под Могилевским шоссейным (Днепровским) мостом судоводители должны учитывать действие в судоходном пролете свального течения на правый устой. В весенний период при затопленных поймах проводка составов вниз под мостом разрешается только с помощью вспомогательного теплохода (до обнажения металлического шпунта на левом устое). В меженный период после обнажения пойм и шпунта на левом устое проводка типовых составов разрешается без ограничений.

335. Стоянка в г. Могилеве разрешается:

сухогрузных судов – в одну линию на рейде для стоянки судов вдоль обоих берегов от входа в верхний затон порта вниз. Длина рейда 1000 м;

судов, груженых нефтепродуктами, – на акватории порта в местах, установленных по согласованию с органом государственного пожарного надзора Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь и органом по безопасности судоходства.

336. Рейд для стоянки груженых и порожних судов в д. Селище расположен вдоль левого берега от причала погрузки вниз. Длина рейда 500 м. Разрешается ставить суда только в одну линию.

337. Рейд для стоянки судов в д. Свержень расположен вдоль правого берега против причала выгрузки. Длина рейда 1000 м. Разрешается ставить суда только в одну линию.

338. Рейд для стоянки судов в г. Жлобине расположен вдоль левого берега от водозабора республиканского унитарного предприятия «Белорусский металлургический завод» вниз. Длина рейда 500 м. Разрешается ставить суда в две линии.

ГЛАВА 26

БОБРУЙСКИЙ УЧАСТОК ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

339. Бобруйский участок внутренних водных путей Республики Беларусь включает в себя участок р. Березина от г. Борисова до устья.

340. Капитаны или сменные капитаны независимо от времени несения вахты обязаны проводить буксируемые и толкаемые составы на следующих участках:

от Борисовского автодорожного моста до д. Юшкевичи;
от границ участка открытого акционерного общества «ФанДОК» до песчаного карьера ниже железнодорожного моста.

341. В районе порта Бобруйск разрешается расхождение судов и составов против причалов порта выше охранной зоны железнодорожного моста.

342. Маломерным судам в районе рейдов разрешается движение только на малом ходу.

343. Проведение спортивных мероприятий на спортивных судах в районе г. Бобруйска разрешается в местах, установленных местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с органом по безопасности судоходства.

Запрещается проведение тренировок в районе рейдов порта Бобруйск и республиканского унитарного Днепро-Березинского предприятия водных путей.

344. Проход Бобруйского железнодорожного моста должен осуществляться судами с завалеными мачтами, а в весенний период – также с опущенными рубками. После прохождения мачты и рубки немедленно должны быть установлены в исходное положение.

Проводка через судоходный пролет Бобруйского железнодорожного моста буксируемых составов, идущих вниз, разрешается только с помощью вспомогательного теплохода*.

345. Стоянка в г. Бобруйске разрешается:

сухогрузных судов – в две линии на рейде для стоянки судов в порту Бобруйск напротив причалов порта у левого берега в 100 м ниже перехода джукера до охранной зоны железнодорожного моста. Длина рейда 300 м;

груженых и порожних судов с грузами или под загрузку продукцией открытого акционерного общества «ФанДОК» – в две линии на рейде для стоянки у левого берега ниже лесного причала. Длина рейда 150 м;

судов технического флота – в затоне порта Бобруйск, а также на протяжении 200 м выше и ниже от входа в затон;

судов, груженых нефтепродуктами, – у входа в затон порта Бобруйск вдоль правого берега.

346. Стоянка в г. Борисове разрешается:

на рейде для стоянки судов в верхней части затона от острова до автомобильной дороги;

на рейде для стоянки судов в районе водозабора открытого акционерного общества «Борисовский деревообрабатывающий комбинат» у правого берега в 200 м ниже опилочного причала. Длина рейда 200 м. Разрешается ставить суда только в одну линию.

347. Стоянка в г. Березино разрешается на рейде для стоянки судов у правого берега выше входа в затон Березинского сплава участка. Длина рейда 400 м. Разрешается ставить суда в две линии.

348. Стоянка в г. Светлогорске разрешается на рейде для стоянки судов в затоне (оз. Орехово) вне судового хода.

ГЛАВА 27

ВИТЕБСКИЙ УЧАСТОК ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

349. Витебский участок внутренних водных путей Республики Беларусь включает в себя участок р. Западная Двина от г. Верхнедвинска до белорусско-российской государственной границы.

350. На участке г. Витебск–г. Новополоцк разрешается буксировать (толкать) вниз и вверх**:

при отметках уровней воды +250 см и выше над нулем графика по Витебскому водомерному посту судам с мощностью не менее 220 кВт – по две баржи грузоподъемностью не более 350 т каждая или одну баржу грузоподъемностью не более 600 т;

при отметках уровней воды менее +250 см до проектного уровня (+71 см) по Витебскому водомерному посту – одну баржу грузоподъемностью не более 600 т;

при отметках уровней воды менее проектного уровня (+71 см) до нуля графика по Витебскому водомерному посту – одну баржу грузоподъемностью не более 350 т.

При проводке толкаемых составов вниз и вверх крутые повороты необходимо проходить малым ходом, придерживаясь носом состава выпуклого берега под углом.

351. Судоводители обязаны принять особые меры предосторожности на особо сложном для судоходства порожистом участке д. Луцыха–д. Барвин (27–15 км вверх от Витебского шоссе моста)***.

* В районе Бобруйского железнодорожного моста действует свальное течение на левый устой.

** Составы для толкания из двух судов формируются только в два пыжа.

*** Движение на участке д. Луцыха – д. Барвин регулируется семафорами. Участок д. Луцыха–д. Барвин с верхнего и нижнего подходов ограждается хорошо видимыми с приближающихся к нему судов семафорными мачтами. Верхняя мачта семафора устанавливается на правом берегу у д. Луцыха, нижняя – на левом берегу у д. Барвин. Семафоры работают при уровнях воды ниже +100 см над нулем графика по Витебскому водомерному посту.

При прохождении участка д. Луцыха–д. Барвин на посту управления теплохода обязан находиться капитан, сменный капитан или первый помощник капитана.

352. Нижняя граница причала в д. Луцыхе устанавливается у правого берега в 500 м ниже верхнего знака.

353. На участке д. Луцыха–д. Барвин разрешается буксировать (толкать) вниз:

при отметках уровней воды +250 см и выше над нулем графика по Витебскому водомерному посту – одну баржу грузоподъемностью не более 600 т или один плот пучковой вязки длиной не более 300 м и шириной не более 12 м;

при отметках уровней воды менее +250 см до +150 см над нулем графика по Витебскому водомерному посту – одну порожнюю баржу грузоподъемностью не более 600 т или плот однорядной сплотки длиной не более 300 м и шириной не более 12 м;

при отметках уровней воды менее +150 см до нуля графика по Витебскому водомерному посту – одну порожнюю баржу грузоподъемностью не более 350 т или плот однорядной сплотки длиной не более 300 м и шириной не более 12 м.

При этом длина буксирного троса при буксировке судов не должна превышать 10 м от кормы буксира до носа буксируемого судна, при буксировке плотов – 70 м от кормы буксира до головы плота.

Проводка плотов под всеми мостами г. Витебска осуществляется с помощью вспомогательного буксировщика.

354. В межень на участке д. Луцыха–д. Барвин допускается только одностороннее движение судов и только в светлое время суток.

355. Одиноким теплоходам, идущим вверх, в д. Барвине разрешается заходить под закрытый семафор. При этом при движении по засемафоренному участку на всем его протяжении этим теплоходам запрещается допускать расхождение со встречными судами на судовом ходу.

356. На участке р. Улла–г. Полоцк при действующей светоотражающей обстановке и при уровнях воды +100 см над нулем графика по Витебскому водомерному посту движение судов и составов в темное время суток разрешается вверх и вниз, а при отметках ниже +100 см движение составов только вверх при наличии на толкаче (буксире) прожектора достаточной мощности.

357. Стоянка в г. Витебске разрешается:

сухогрузных судов на рейдах для стоянки «Забезино» (в три линии вдоль правого берега против порта Витебск. Длина рейда 1000 м) и «Тарный» (вдоль левого берега против теплоэлектростанции, для выгрузки судов. Длина рейда 200 м. Разрешается ставить суда в две линии); судов в ожидании погрузочно-разгрузочных работ – в две линии у левого берега против затона порта Витебск. Длина рейда 150 м;

судов технического флота – на рейде для стоянки в затоне Шевенка.

ГЛАВА 28

ГРОДНЕНСКИЙ УЧАСТОК ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

358. Гродненский участок внутренних водных путей Республики Беларусь включает в себя участок р. Неман от д. Куписк до д. Шандубра.

359. На участке г. Мосты–д. Шандубра во все периоды навигации разрешается движение вверх и вниз (в том числе и под мостами):

толкаемых составов – не более одной баржи грузоподъемностью до 350 т;

буксируемых составов – в полном составе технических и вспомогательных судов, входящих в комплекс.

360. На участке от устья р. Лососна до д. Гожа, где крайне ограничены габариты судового хода, суда и составы, идущие вверх, во всех случаях при встрече обязаны заблаговременно остановиться, освободить судовой ход и беспрепятственно пропустить встречный состав, идущий вниз.

361. На участке д. Сольная Баля–хутор Куколи проводка толкаемых составов судами мощностью 110 кВт при отметках уровней воды +115 см и выше над нулем графика по Гродненскому водомерному посту производится только двойной тягой.

362. Составы, идущие сверху, обязаны проходить пережат Меловец и пережат Сольная Баля Верхний самым малым ходом.

363. На всех перекатах, а также в крутых поворотах в районе д. Лососно, д. Пышки, д. Сольная Баля и д. Бережаны обгон судов запрещается.

364. Проход под подвесным мостом в г. Мосты и под мостом, ведущим к н.п. Мосты Сельские при отметках уровней воды +150 см и выше над нулем графика по Гродненскому водомерному посту, а также под воздушным переходом в д. Лунно должен осуществляться с заваленными мачтами в соответствии с настоящими Правилами.

365. Стоянка в г. Гродно разрешается:

сухогрузных судов – на рейде для стоянки в две линии у левого берега вдоль территории Гродненского участка водных путей и ниже стрелки затона. Длина рейда 200 м;

судов технического флота – на рейде для стоянки в затоне Гродненского участка водных путей.

366. Стоянка в д. Лососно разрешается:

на рейде для выгрузки судов вдоль левого берега от устья р. Лососна до д. Пышки. Длина рейда 500 м. Разрешается ставить суда в две линии;

на рейде для стоянки судов в ожидании выгрузки и отправления в рейс у правого берега против причала выгрузки. Длина рейда 500 м. Разрешается ставить суда в две линии;

на рейде для стоянки судов технического флота вдоль левого берега у д. Пышки. Длина рейда 200 м. Разрешается ставить суда в одну линию.

Приложение 1

к Правилам плавания по
внутренним водным путям
Республики Беларусь

Габариты судов, составов, плотов и иных плавучих объектов

1. Минимальные запасы по глубине (минимальные запасы воды под днищем):

Глубина судового хода, см	Для судов (составов)		Для плотов независимо от характера грунта, см
	при каменистом грунте, см	при песчаном и галечном грунте, см	
До 150	15	10	20
151–300	20	15	25
300 и более	25	20	30

Примечание. Величина минимального запаса воды под днищем обозначает минимальную разницу между глубиной на конкретном участке водного пути и наибольшей осадкой судна, плота на стоянке.

2. Допустимые габариты по длине судов и составов не должны превышать фактического радиуса закругления судового хода в следующих соотношениях:

Судно	Направление движения	
	вверх (раз)	вниз (раз)
Одиночное судно	2,5	3,0
Толкаемые составы	1,5	2,0

3. Минимальные запасы по ширине на каналах:

3.1. минимальные запасы по ширине на каналах обозначают сумму расстояния между бортами судов (составов) и расстояния между ними и откосами канала;

3.2. минимальные запасы по ширине на каналах со стороны каждого борта судна при двухпутном движении должны быть равны 0,3 суммы ширины расходящихся судов (составов), плотов, иных плавучих объектов, а при однопутном движении – 0,5 ширины плавающих судов (составов), плотов, иных плавучих объектов (на уровне днища).

4. Минимальные запасы по глубине (минимальные запасы воды под днищем) на порогах шлюзов:

Глубина на пороге, см	Материал камеры шлюза	
	дерево, см	камень или бетон, см
До 100	10	–
101–250	15	25
Свыше 250	–	40

5. Минимальные запасы по ширине между бортом и стенкой камеры шлюза:

Ширина камеры шлюза, м	Запас со стороны каждого борта, м
До 10,0	0,2
До 18,0	0,4
Свыше 18,0	0,5

6. Минимальные запасы по длине при прохождении шлюза устанавливаются в зависимости от полезной длины его камеры:









Длина камеры шлюза, м	Запас по длине камеры шлюза, м
До 50	1
От 51 до 100	2
От 101 до 150	4
От 151 до 210	6
Свыше 210	10

7. Минимальные запасы по высоте при прохождении мостов и надводных переходов устанавливаются (без учета волнового режима):

- под мостами – 0,2 м;
- под проводами линий связи – 1,0 м;
- под проводами высокого напряжения:
- до 110 кВ – 2,0 м;
- до 150 кВ – 2,5 м;
- до 220 кВ – 3,0 м;
- до 330 кВ – 3,5 м;
- до 500 кВ – 4,0 м.

Приложение 2
к Правилам плавания по
внутренним водным путям
Республики Беларусь

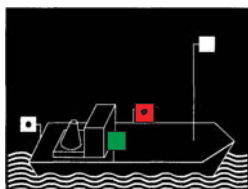
Сигнальные флаги и знаки

Название	Вид	Размер
Сигнальный флаг (щит) «А»		Длина 0,9 м Ширина 0,7 м
Флаг-отмашка бело-синего цвета		0,7 × 0,7 м 0,5 × 0,5 м
Сигнальный флаг-отмашка красного цвета		0,7 × 0,7 м 0,5 × 0,5 м
Флаг-отмашка белого цвета		0,7 × 0,7 м 0,5 × 0,5 м
Черный (якорный) шар		Диаметр 0,6 м
Красный конус		Высота 0,6 м Диаметр 0,6 м
Черный конус		Высота 0,6 м Диаметр 0,6 м
Двойной конус		Высота 0,8 м Диаметр 0,5 м

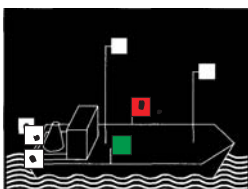
Приложение 3
к Правилам плавания по
внутренним водным путям
Республики Беларусь

Обозначения мест размещения знаков визуальной сигнализации на судах

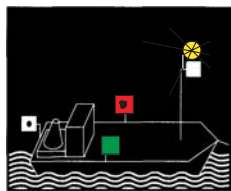
1. Ходовая сигнализация



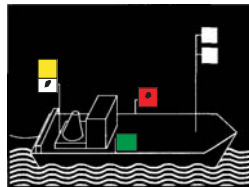
Одиночные самоходные суда длиной менее 50 м и шириной 5 м и менее



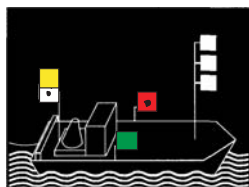
Одиночные самоходные суда длиной 50 м и более и шириной более 5 м



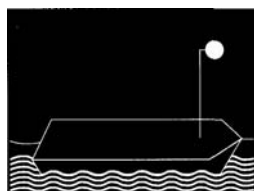
Пассажирские водоизмещающие самоходные суда, работающие на переправе или на внутригородских линиях в границах портовых вод



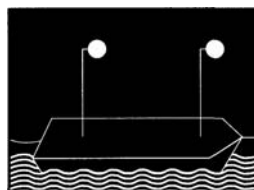
Буксирующее судно



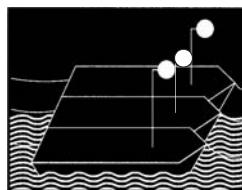
Буксирующее судно при буксировке плота



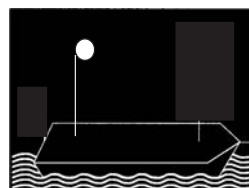
Одиночное несамоходное судно буксируемого состава длиной до 50 м



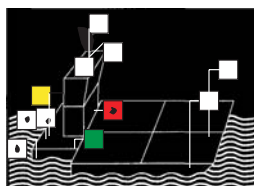
Одиночное несамоходное судно буксируемого состава длиной 50 м и более



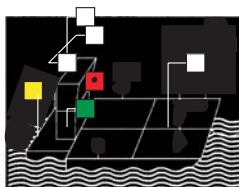
Несамоходные суда в составе



Судно, расположенное в конце буксируемого состава



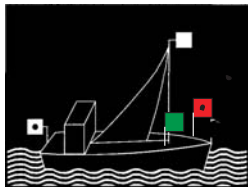
Толкаемые составы при ширине толкающего судна 5 м и более



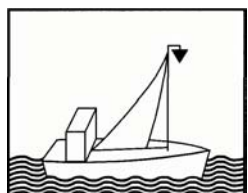
Толкаемые составы при ширине толкающего судна менее 5 м



Парусные суда длиной 20 м и более



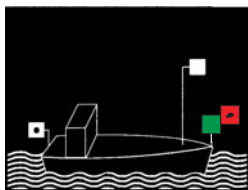
Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку (в темное время суток)



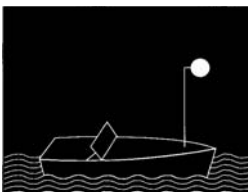
Судно, идущее под парусом и одновременно использующее свою силовую установку (в светлое время суток)



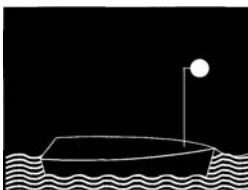
Одиночные маломерные самоходные суда



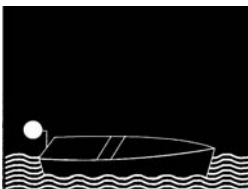
Одиночные маломерные самоходные суда с бортовыми огнями, расположенными рядом либо в одном комбинированном фонаре по оси судна в носовой части или в непосредственной близости от нее



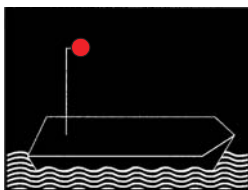
Одиночные маломерные самоходные суда длиной менее 7 м



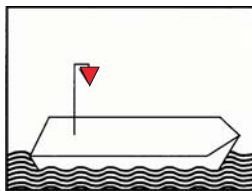
Буксируемые или идущие в саче маломерные суда



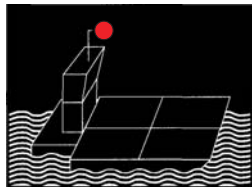
Одиночные маломерные суда, которые не являются ни самоходными, ни парусными



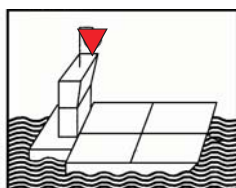
Дополнительная сигнализация для судов, перевозящих опасные грузы, или судов, которые не были дегазированы после перевозки опасных грузов (в темное время суток)



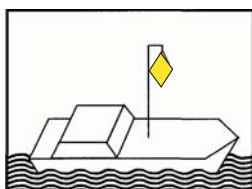
Дополнительная сигнализация для судов, перевозящих опасные грузы, или судов, которые не были дегазированы после перевозки опасных грузов (в светлое время суток)



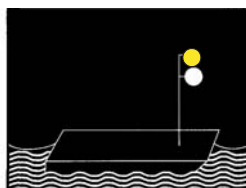
Дополнительная сигнализация для толкаемых составов, перевозящих опасные грузы, или судов в составе, которые не были дегазированы после перевозки опасных грузов (в темное время суток)



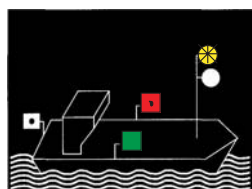
Дополнительная сигнализация для толкаемых составов, перевозящих опасные грузы, или судов в составе, которые не были дегазированы после перевозки опасных грузов (в светлое время суток)



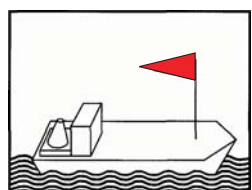
Суда, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и максимальная длина корпуса которых составляет менее 20 метров (в светлое время суток)



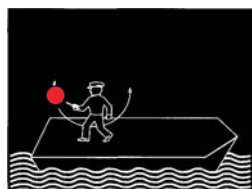
Несамостоятельное судно (паром) при работе толканием



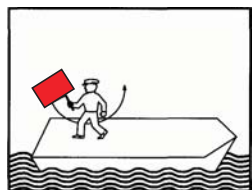
Самостоятельно передвигающиеся паромы



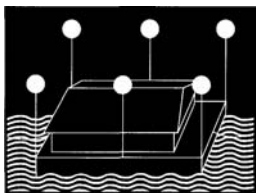
Суда, пользующиеся преимущественным правом прохода



Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность (в темное время суток)

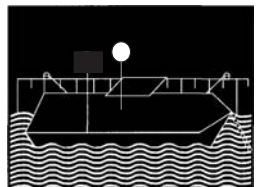


Дополнительная сигнализация судов, потерявших маневренность (в светлое время суток)

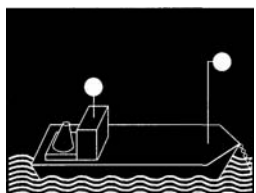


Соединения плавучего материала и плавучие установки

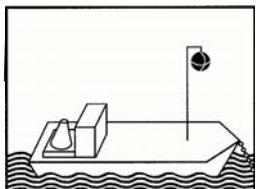
2. Стояночная сигнализация



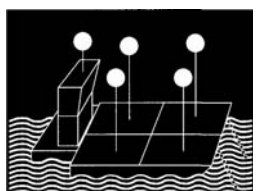
Самоходное судно шириной 5 м и менее, несамоходное длиной до 50 м, непосредственно или иным образом пришвартованное к берегу



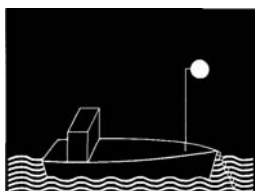
Самоходное судно, стоящее на якоре (в темное время суток)



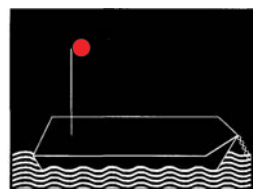
Самоходное судно, стоящее на якоре (в светлое время суток)



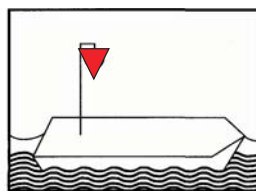
Толкаемые составы, стоящие на рейде или у берега



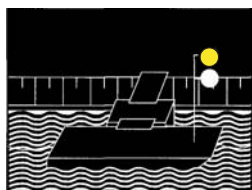
Маломерные и парусные суда при стоянке на якоре в местах, открытых для судоходства



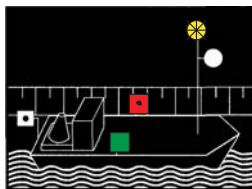
Дополнительная сигнализация судов на стоянке, перевозящих опасные грузы (в темное время суток)



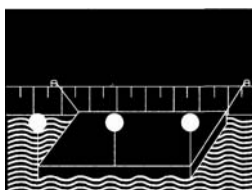
Дополнительная сигнализация судов на стоянке, перевозящих опасные грузы (в светлое время суток)



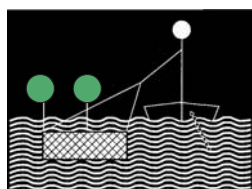
Не передвигающиеся самостоятельно паромы, стоящие у причала



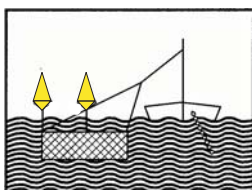
Самостоятельно передвигающиеся паромы, стоящие у причала и выполняющие работы



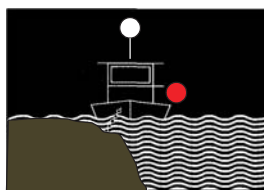
Соединения плавучего материала и плавучие установки на стоянке



Сигнализация сетей судов на стоянке, занятых рыбной ловлей на левой стороне судового хода (в темное время суток)

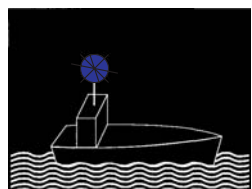


Сигнализация сетей судов на стоянке, занятых рыбной ловлей (в светлое время суток)

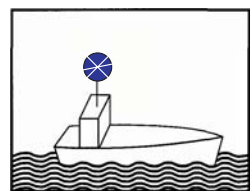


Севшие на мель составы или самоходные суда на правой полосе судового хода. Одновременно обозначает, что проход свободен по левой полосе судового хода

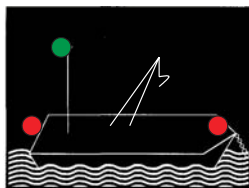
3. Особая сигнализация



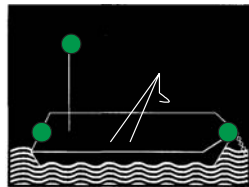
Дополнительная сигнализация судов органа по безопасности судоходства, контрольных органов, пожарных и спасательных служб (в темное время суток)



Дополнительная сигнализация судов органа по безопасности судоходства, контрольных органов, пожарных и спасательных служб (в светлое время суток)



Дополнительная сигнализация дноуглубительного снаряда, выполняющего работы на правой стороне судового хода



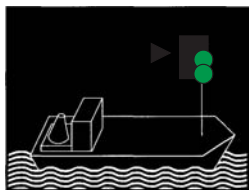
Дополнительная сигнализация дноуглубительного снаряда, выполняющего работы на левой стороне судового хода



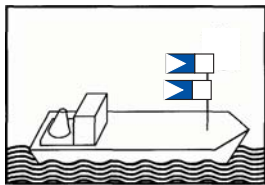
Сигналы бедствия (в темное время суток)



Сигналы бедствия (в светлое время суток)




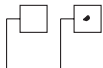




Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ (в темное время суток)





Дополнительная сигнализация судов, используемых для проведения водолазных работ (в светлое время суток)

Примечания:

1. В отношении дополнительной сигнализации на рисунках указывается либо только дополнительная сигнализация, либо при необходимости одновременно основная сигнализация (или один из возможных вариантов основной сигнализации) и дополнительная сигнализация.

2.  – обозначает постоянный круговой огонь (излучающий непрерывный свет по всей дуге горизонта 360°).
3.  – обозначает постоянный огонь, видимый по ограниченной дуге горизонта (с точкой в центре квадрата – невидимый для наблюдателя).
4.  – обозначает проблесковый огонь.
5.  – обозначает щит и флаг.
6.  – обозначает вымпел.
7.  – обозначает шар.

8.  – обозначает конус.
9.  – обозначает двойной конус.

Приложение 4
к Правилам плавания по
внутренним водным путям
Республики Беларусь

Дальность видимости судовых огней

Тип сигнально-отличительного фонаря	Цвет огня	Дальность видимости, не менее (км)				
		на самоходных судах, длиной			на несамоходных судах, длиной	
		20 м и более	менее 20 м	менее 12 м	50 м и более	менее 50 м
1. Топовый	Белый	8,0	5,5	3,7	4,0	2,0
	Красный	5,5	3,7	3,7	4,0	2,0
2. Бортовой	Красный	3,7	3,7	1,85	–	–
	Зеленый	3,7	3,7	1,85	–	–
3. Буксировочный	Желтый	3,7	3,7	3,7	–	–
4. Кормовой	Белый	3,7	3,7	3,7	–	–
5. Круговой	Белый	3,7	3,7	3,7	1,85	1,85
	Красный	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
	Зеленый	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
	Желтый	1,85	1,85	1,85	–	–
	Синий	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
6. Стояночный бортовой	Белый	3,7	3,7	3,7	–	–
7. Светоимпульсная отмашка:	Белый					
7.1. в светлое время суток		2,0	2,0	2,0	–	–
7.2. в темное время суток		4,0	4,0	4,0	–	–
8. Световая отмашка (в темное время суток)	Белый	4,0	4,0	4,0	–	–

Примечание. Дальность видимости судовых огней определена при коэффициенте прозрачности атмосферы $K = 0,75$.

Приложение 5
к Правилам плавания по
внутренним водным путям
Республики Беларусь

Звуковые сигналы, их виды и значения

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ СИГНАЛЫ

Номер звукового сигнала	Звуковой сигнал	Значение звукового сигнала
1	Один продолжительный звук	«Внимание» либо «При подходе к причалу пассажирского судна»
2	Один короткий звук	«Изменяю свой курс вправо»
3	Два коротких звука	«Изменяю свой курс влево»
4	Три коротких звука	«Мои движители работают на задний ход»
5	Четыре коротких звука	«Я намереваюсь остановиться» либо «Я намереваюсь сделать оборот»
6	Серия коротких звуков	«Предупреждение»
7	Два продолжительных звука	«Занял узкость»
8	Три продолжительных звука	«Человек за бортом»
9	Один короткий и один продолжительный звук	«Прошу увеличить ход»
10	Один продолжительный и один короткий звук	«Прошу уменьшить ход»

Окончание табл.

Номер звукового сигнала	Звуковой сигнал	Значение звукового сигнала
11	Один продолжительный, один короткий и один продолжительный звук	«Прошу выйти на связь»
12	Непрерывно повторяющиеся продолжительные звуковые сигналы, а также непрерывные частые удары в колокол или металлический предмет	«Сигнал бедствия»
13	Один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звуки	«Я вас понял»
14	Один продолжительный, три коротких и один продолжительный звуки	«Обращаю внимание»
15	Один продолжительный и три коротких звука	«При отходе в рейс пассажирского судна»
16	Два продолжительных и два коротких звука	«Запрос на обгон»
17	Два продолжительных, один короткий и один продолжительный звуки	«Вызываю рейдовое судно» или «Прошу подойти к моему борту»

ГЛАВА 2 СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ

Номер звукового сигнала	Звуковой сигнал	Значение звукового сигнала
18	Один продолжительный звук	«Одинокое судно в движении»
19	Один продолжительный и два коротких звука с интервалом не менее 2 мин	«Составы и плоты в движении»
20	Один короткий, один продолжительный, один короткий звуки	«Одинокое суда или составы на якоре или на мели в пределах судового хода»
21	Частые удары в колокол или металлический предмет	«Несамоходное судно с экипажем на якоре или на мели в пределах судового хода»

Примечания:

1. Коротким звуком считается звуковой сигнал судна продолжительностью около 1 секунды.
2. Продолжительным звуком считается звуковой сигнал судна продолжительностью около 4 секунд или с интервалом между звуковыми сигналами не менее 1 секунды.
3. Интервал между двумя следующими один за другим звуками должен составлять примерно одну секунду, за исключением серии коротких звуков, которая должна состоять из не менее пяти звуков продолжительностью каждого 1/4 секунды с интервалом 1/4 секунды.

Приложение 6
к Правилам плавания по
внутренним водным путям
Республики Беларусь

Береговые навигационные информационные знаки, регулирующие судоходство по внутренним водным путям

РАЗДЕЛ I ОСНОВНЫЕ БЕРЕГОВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ЗНАКИ

ГЛАВА 1 ЗАПРЕЩАЮЩИЕ ЗНАКИ

1. Запрещение прохода
(общий сигнальный знак):



1.1. щиты либо красные огни



1.2. два щита, два огня или два флага, расположенные один над другим, указывают на долговременное запрещение

либо красные флаги



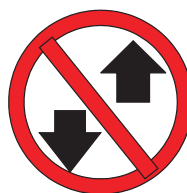
либо



2. Запрещение всякого обгона



3. Расхождение и обгон составов запрещены



или



4. Расхождение и обгон запрещены



или



5. Запрещение стоянки судов:

5.1. на якорю или на швартовых у берега



5.2. по ширине, указанной в метрах (измеренной от знака)



6. Якоря не бросать



или





7. Запрещение швартоваться у берега



8. Запрещение делать повороты




9. Не создавать волнения		  либо	
10. Проход запрещен, но необходимо приготовиться к движению		либо	 
11. Запрещение плавания самоходных судов			
12. Общее запрещение плавания спортивных либо прогулочных судов			
13. Запрещение воднолыжного спорта			
14. Запрещение плавания парусных судов			
15. Запрещение плавания судов, которые не являются ни моторными, ни парусными			
16. Запрещение плавания на досках с парусом			
17. Конец зоны скоростного движения малых спортивных и прогулочных судов			
18. Спуск судов на воду или подъем на берег запрещен			
19. Запрещение плавания на водных мотоциклах			
20. Движение маломерных судов запрещено		или	

21. Семафор

Для обозначения участков с односторонним (поочередным) движением судов, а также на наплавных мостах для регулирования движения через разведенные части этих мостов.

Таблица 1 *

Значение сочетания сигнальных фигур и огней	Взаимное расположение сигнальных фигур и огней		
	силуэт и цвет фигур		цвет и характер огней
	для светлого фона	для темного фона	
Ход закрыт снизу и сверху	 Красный Красный	 Красный Красный	 Красный Красный
Ход закрыт снизу	 Черный  Красный	 Белый  Красный	 Зеленый  Красный
Ход закрыт сверху	 Красный  Черный	 Красный  Белый	 Зеленый  Красный

* Знак из двух сигнальных фигур (для дневного действия) или двух огней (для ночного действия) вывешивают на ноке реи семафорной мачты.

22. Светофор

Применяются для регулирования движения судов в районах шлюзов, заградительных ворот, паромных канатных переправ и подъемных судоходных пролетах мостов.

Зеленый огонь – ход открыт



Красный огонь – ход закрыт



ГЛАВА 2 ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ И ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ ЗНАКИ

23. Предписание следовать в направлении, указанном стрелкой



24. Предписание направляться к стороне водного пути:

24.1. находящейся с левого борта



24.2. находящейся с правого борта



25. Предписание придерживаться стороны водного пути:

25.1. находящейся с левого борта



25.2. находящейся с правого борта



26. Предписание перейти на сторону водного пути:

26.1. находящуюся с левого борта



26.2. находящуюся с правого борта



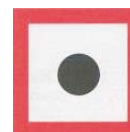
27. Предписание остановиться в соответствии с требованиями, предусмотренными в Правилах



28. Скорость ограничена



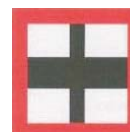
29. Предписание подать звуковой сигнал



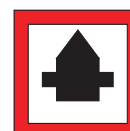
30. Внимание



31. Предписание выходить на основной путь или пересекать его только в том случае, если этот маневр не заставляет идущие по этому пути суда изменять свой курс или скорость



32. Пересечение судового хода



33. Предписание судам, идущим по основному пути, изменить в случае необходимости свой курс или скорость для того, чтобы уступить путь судам, выходящим из порта или притока



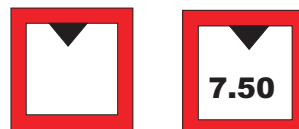
34. Обязанность выйти на радиотелефонную связь *



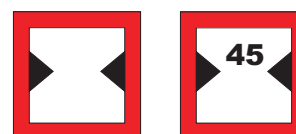
35. Глубина ограничена **



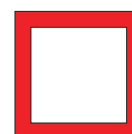
36. Соблюдать надводный габарит**



37. Ширина прохода или судового хода ограничена **



38. Имеются ограничения судоходства; необходимо ознакомиться с ними



39. Судовой ход удален от правого (левого) берега ***



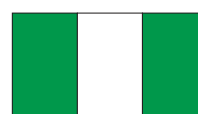
* На знаке могут быть также нанесены цифры, указывающие канал радиотелефонной связи.

** На знаках могут быть также нанесены цифры, указывающие в метрах соответственно глубину, свободную высоту над уровнем воды и ширину водного пути.

*** Цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает измеренное от знака расстояние в метрах, на котором следует держаться судам.

**ГЛАВА 3
УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ**

40. Разрешение прохода (общий сигнальный знак)



41. Разрешение стоянки (на якоре или на швартовых у берега)



42. Разрешение стоять на якоре либо волочить якоря, тросы или цепи



43. Разрешение швартоваться у берега



44. Место оборота судов



или



45. Конец запрещения или предписания, действительного для судоходства только в одном направлении, или конец ограничения



46. Место забора питьевой воды



47. Телефон



48. Плавание спортивных или прогулочных судов разрешено



49. Воднолыжный спорт разрешен



50. Плавание парусных судов разрешено



51. Плавание гребных судов разрешено



52. Плавание на досках с парусом разрешено



53. Разрешение скоростного движения малых спортивных или прогулочных судов



54. Спуск судов на воду или подъем на берег разрешен



55. Возможность получить информацию о судоходных условиях по радиотелефонной связи на указанном канале



56. Разрешение плавания на водных мотоциклах



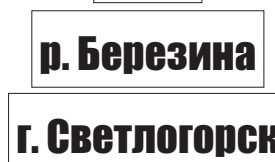
57. Пост судоходной инспекции



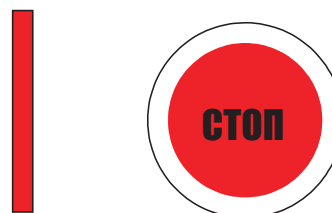
58. Указатель расстояний



59. Указатель местности



60. Стоповый



или

61. Указатель рейда (рейдовый знак)

Таблица 2*

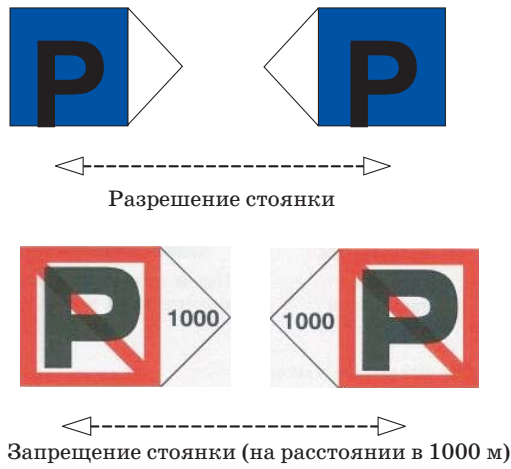
Индекс, вид сигнального щита	Цвет, характер и взаимное расположение огней	
	на левом берегу	на правом берегу
<p>Указатель рейда (рейдовый знак)</p> <p>1 – передний створный знак; 2 – задний створный знак; 3 – дополнительный щит.</p> <p>При наличии нескольких рейдов цифра показывает порядковый номер рейда.</p>	На заднем знаке	
	<p>Зеленый</p>	<p>Красный</p>
	На переднем знаке	
	<p>Зеленый</p>	<p>Красный</p>

* Допускается установка дополнительных щитов, где стрелка указывает направление рейда, а цифры – длину рейда (м).

**РАЗДЕЛ II
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ БЕРЕГОВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ЗНАКИ**

**ГЛАВА 4
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ БЕРЕГОВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ЗНАКИ**

Примеры*:



* Стрелки указывают направление участка, к которому относится основной знак. Они необязательно должны быть белого цвета и могут помещаться рядом с основным сигнальным знаком или под ним.

Приложение 7
к Правилам плавания по
внутренним водным путям
Республики Беларусь

**Плавучие навигационные знаки и береговые навигационные знаки
обозначения положения судового хода**

Характер навигационных огней знаков и их условное обозначение должны соответствовать:

Таблица 1

Наименование характера огня	Условное обозначение	
	цифровое	графическое
Постоянный	1	
Проблесковый (однопроблесковый)	2	
Двухпроблесковый	3	
Частопроблесковый	4	
Группочастопроблесковый	5	
Пульсирующий	6	
Прерывистый пульсирующий	7	
Затмевающий	8	

Примечания:

1. Условное обозначение постоянных огней вида применяют в случаях, когда необходимо показать их взаимное расположение. Использованный в условных обозначениях черный цвет соответствует паузе (затмению), белый цвет – вспышке (проблеску) света.

2. Огонь – специальный огонь, используемый для обозначения судоводной обстановки.

3. Постоянный огонь – огонь, испускающий непрерывный свет, сила и цвет которого остаются постоянными.


















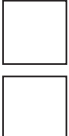













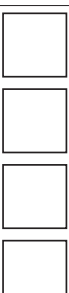








БЕРЕГОВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ГРАНИЦ СУДОВОГО ХОДА

Таблица 2

Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		Цвет, характер и взаимное расположение огней	
	для светлого фона	для темного фона		
1	2	3	4	
01 Створ осевой Для обозначения оси судового хода			На левом берегу	На правом берегу
			На задних знаках	
02 Створ щелевой Для обозначения поло- жения судового хода и его кромок			На задних знаках	На задних знаках
			На передних и задних знаках	На передних и задних знаках
03 Створ кромочный Для обозначения поло- жения судового хода и его кромок			На задних знаках	На задних знаках
			На передних знаках	На передних знаках
04 Перевальный Для обозначения на- правления судового хода			На левой кромке	На правой кромке
			На задних знаках	

* Правая кромка и левая кромка судового хода определяются по отношению к наблюдателю, стоящему лицом по течению.

Продолжение табл.











































Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		Цвет, характер и взаимное расположение огней	
	для светлого фона	для темного фона		
1	2	3	4	
05 Указатель оси судового хода в судоходном пролете моста			 красный 	
Для судов и составов, идущих снизу				
Для судов и составов, идущих сверху				
Для плотовых составов			 зеленый 	
Для маломерных судов			-	
	Щиты красные	Щиты белые		
06 Указатель высоты подмостового габарита и кромок судового хода в судоходном пролете моста			На левобережной части пролета	На правобережной части пролета
Для обозначения кромок судового хода и высоты судоходного пролета до 10 м				
То же – свыше 10 до 13 м			 	 
То же – свыше 13 до 16 м			  	  
То же – свыше 16 м			   	   
	Щиты зеленые	Щиты белые	Огни зеленые	Огни зеленые

Окончание табл.




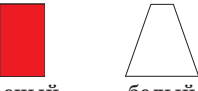














Индекс, наименование и назначение знака (огня)	Вид знака		Цвет, характер и взаимное расположение огней	
	для светлого фона	для темного фона		
1	2	3	4	
<p>07 Огни – указатели разводного пролета наплавного моста</p> <p>Для обозначения судоводного пролета при разводной части, отведенной в сторону левого берега</p> <p>То же – в сторону правого берега</p>			<p>На левобережной части пролета</p> <p>На правобережной части пролета</p>	
08 Ходовой			<p>Зеленый</p>	<p>Красный</p>
	Щиты белые	Щиты красные		
09 Весенний	<p>Щит белый</p>	<p>Щит красный</p>	<p>Зеленый</p>	<p>Красный</p>
10 Ориентир			<p>Зеленый</p>	<p>Красный</p>
	Щиты с тремя черными и двумя белыми полосами	Щиты с тремя красными и двумя белыми полосами	<p>Белый</p>	<p>Белый</p>
			<p>Желтый</p>	<p>Желтый</p>
11 Путьовой огонь			<p>Зеленый</p>	<p>Красный</p>
Для обозначения берегов (кромки) судоводного канала			<p>Зеленый</p>	<p>Красный</p>

ПЛАВУЧИЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ГРАНИЦ СУДОВОГО ХОДА

Таблица 3

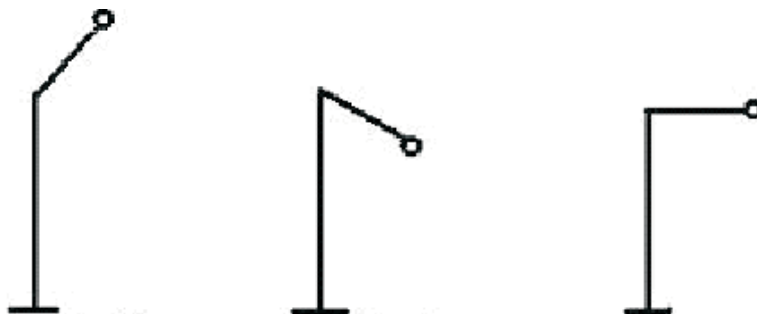
Индекс, наименование и назначение знака	Вид знака, цвет и вид раскраски (описание)		Цвет, характер и взаимное расположение огней на знаках	
	у левого берега	у правого берега	у левого берега	у правого берега
1	2	3	4	5
01 Кромочный Для обозначения кромок судового хода	 Белый или  черный	 Красный	 Белый	 Красный
	 Белый	 Красный	 Желтый	
	 Белый или  черный	 Красный	 Зеленый	 Красный
	 белый	 вежа красная	 Белый	
			 Желтый	
			 Зеленый	
02 Поворотный Для обозначения поворотов прямолинейных участков судового хода, имеющих значительную протяженность, а также поворотов судового хода на участках с ограниченным обзором или скальным дном	 или 	 или 	 Зеленый	
	 или 	 или 	 Зеленый	
	Белый (или черный); полоса, равная 0,25–0,30 высоты фигуры, черная (или белая)	Красный; полоса, равная 0,25–0,30 высоты фигуры, черная (или белая)	 Белый	
			 Белый	
			 Желтый	
			 Желтый	
03 Знак опасности Для обозначения особо опасных мест у кромок судового хода (затопленные сооружения, оголовки дамб и другие) в качестве дублирующего – кромочный знак	 Белый; горизонтальная и три-четыре вертикальные полосы – черные. Ширина полос 0,05–0,1 высоты фигуры	 или  Красный; горизонтальная и три-четыре вертикальные полосы – черные (или белые). Ширина полос 0,05–0,1 высоты фигуры	 Зеленый	
			 Зеленый	
04 Свальный Для обозначения свального течения, не совпадающего с направлением судового хода	 Верхняя половина знака белая, нижняя – черная	 или  Верхняя половина знака красная, нижняя – черная (или белая)	 Зеленый	
			 Зеленый	

Окончание табл.

Индекс, наименование и назначение знака	Вид знака, цвет и вид раскраски (описание)	Цвет, характер и взаимное расположение огней на знаках	
	у левого берега	у левого берега	
1	2	4	
05 Разделительный Для обозначения разделения судового хода	 Три черные (или белые) и три красные равные вертикальные чередующиеся полосы	 Белый Красный Зеленый Красный Желтый Красный	
	Парный знак  красный белый	Огни используют парами друг над другом	
	 красный белый	Красный 	Белый 
		Красный 	Желтый 
	Красный 	Зеленый 	
06 Осевой Для обозначения оси судового хода		 Белый Желтый	
			
	 Две черные и три белые, равные по ширине, горизонтальные чередующиеся полосы. Топовая фигура круглого силуэта черная		
07 Поворотно-осевой Для обозначения поворота оси судового хода	 или	 Белый Желтый	
	 или		
	 или		
	Две черные (или белые) и три красные, равные по ширине, горизонтальные чередующиеся полосы. Топовая фигура круглого силуэта черная		

Приложение 8
к Правилам плавания по
внутренним водным путям
Республики Беларусь

Положение и сигналы семафора перед камерой шлюза

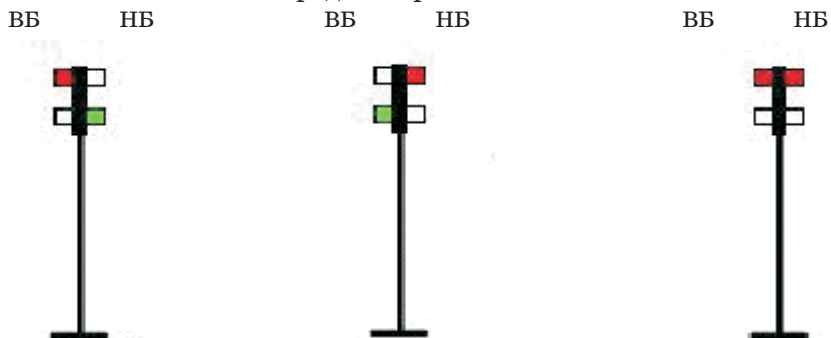


В темное время суток зеленый огонь – разрешен вход снизу (запрещен вход сверху)

В темное время суток зеленый огонь – разрешен вход сверху (запрещен вход снизу)

В темное время суток красный огонь – вход запрещен и сверху и снизу

Сигналы семафора при походе к знаку «Граница причала» перед камерой шлюза



Зеленый огонь – разрешен вход снизу (запрещен вход сверху)

Зеленый огонь – разрешен вход сверху (запрещен вход снизу)

Красный огонь – вход запрещен и сверху и снизу