

## **Об утверждении Правил плавания и стоянки судов в морских портах Республики Казахстан и на подходах к ним**

### *Утративший силу*

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 ноября 2005 года № 346-І. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 2 декабря 2005 года № 3958. Утратил силу приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 6 августа 2011 года № 496

**Сноска. Утратил силу приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 06.08.2011 № 496.**

В соответствии с Законом Республики Казахстан "О торговом мореплавании"  
**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила плавания и стоянки судов в морских портах Республики Казахстан и на подходах к ним.
2. Департаменту водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Уандыков Б.К.) представить настоящий приказ в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Касымбек Ж.М.
4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня первого официального опубликования.

*Министр*

Утверждены  
приказом Министра  
транспорта и коммуникаций  
Республики Казахстан  
от 10 ноября 2005 года N 346-І

## **Правила плавания и стоянки судов в морских портах Республики Казахстан и на подходах к ним**

### **Глава 1. Общие положения**

1. Настоящие Правила определяют порядок плавания и стоянки судов в пределах морских портов и в зонах действия служб управления движением судов (далее - СУДС).

2. Настоящие Правила распространяются на все морские порты Республики Казахстан, суда всех флагов и ведомств, физических и юридических лиц, деятельность которых связана с морским транспортом Республики Казахстан и осуществляется ими на территории морских портов и прибрежных вод.

3. При плавании и стоянке судов на акватории морских портов и подходах к ним соблюдаются положения настоящих Правил и обязательные постановления по порту с учетом Международных правил предупреждения столкновения судов в море (далее - МППСС-72).

4. Настоящие Правила могут подвергаться изменениям и дополнениям с учетом издаваемых извещений мореплавателям, которые заносятся в Лист для учета корректирования этих правил по форме согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

5. Основные понятия, используемые в настоящих Правилах плавания и стоянки судов в морских портах Республики Казахстан и на подходах к ним (далее - Правила) :

обязательное постановление по порту - правила, приказы, распоряжения, издаваемые Морской администрацией порта по вопросам безопасности движения, охраны собственности, общественного порядка, проведения санитарных и противопожарных мероприятий в порту;

извещение мореплавателям - документ, содержащий изменения гидрографических данных по корректированию навигационных карт, пособий и руководств для мореплавания;

судно занятое специальными работами - судно, занятое ликвидацией разливов нефти в море, прокладкой или поднятием подводных кабелей, постановкой или снятием навигационных знаков, гидрографическими, подводными или другими специальными работами, за исключением судов, занятых тралением мин;

судовая роль - судовой документ, содержащий сведения о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна.

В настоящих Правилах используются иные понятия в соответствии с законодательством Республики Казахстан в сфере торгового мореплавания.

## **Глава 2. Плавание в пределах акватории порта и на подходах к нему**

## § 1. Правила плавания

6. При плавании в пределах акватории порта и на подходах к нему следует придерживаться установленных путей движения, учитывать особенности расхождения с военными кораблями и морскими дноуглубительными судами и знать отличительные сигналы кораблей, брандвахт и береговых постов, через которые осуществляется оповещение судов о режиме плавания. Сигналы, регулирующие вход судов в порт и выхода из порта указаны в приложении 2 к настоящим Правилам.

7. При нахождении в территориальных водах Республики Казахстан и поднятии иностранным судном Государственного флага Республики Казахстан, Государственный флаг Республики Казахстан поднимается на правом ноке рея фок мачты (сигнальной мачты).

8. Иностранному судну предоставляется возможность захода в территориальные воды Республики Казахстан и плавания в них при наличии документов, установленных законодательством Республики Казахстан и международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.

9. Судно, входящее в порт уступает дорогу судну, выходящему из порта, если иное не предусмотрено обязательными постановлениями по порту.

Исключение составляют случаи, когда судно, входящее в порт:

- 1) ограничено в возможности уступить дорогу, и несет огни и знаки в соответствии с правилом 27 МППСС-72;
- 2) стеснено своей осадкой и несет сигналы в соответствии с правилом 28 МППСС-72.

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

11. Расхождение с судами, занятыми специальными и дноуглубительными работами в узостях, осуществляется после получения от них подтверждения о возможности свободного прохода.

12. При приближении к судну, занятому специальными работами, следует заблаговременно договориться с ним на ультракоротковолновой радиосвязи о возможности прохода мимо него, либо заблаговременно уменьшить скорость и в расстоянии не менее 5 кабельтов от него дать один продолжительный сигнал. По этому сигналу судно, занятое специальными работами, прекращает их и спускает огни (знаки), которые оно несло в соответствии с правилом 27 (Б) МППСС-72. Спуск огней (знаков) означает освобождение прохода.

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

- 1) расхождения с буксирными караванами и маломерными судами;
- 2) прохода рядом с работающими кранами, экскаваторами, дебаркадерами, пристанями, ошвартованных у причала нефтеналивных судов;
- 3) обхода судна, стоящего на якоре или на мели;
- 4) прохода мест, где выполняются подводные гидротехнические и другие специальные работы;
- 5) обхода дноуглубительных судов;
- 6) прохода мимо плотов и шлюпок с людьми, работающими у причала, у борта судна.

14. Судам на подводных крыльях движение по фарватерам и каналам при видимости 5 кабельтов и менее допускается только в водоизмещающем положении.

15. Постановка судна на якорь в канале или на фарватере осуществляется в случаях, когда:

- 1) дальнейшее движение грозит явной опасностью;
- 2) судно вынуждено остановиться вследствие технических повреждений;
- 3) проход закрыт другими судами.

16. Капитан судна, вынужденного стать на якорь на фарватере или в канале (или ошвартоваться у причальных свай) немедленно уведомляет об этом, используя средства связи, центр (пост) управления движением судов.

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

17. Руководство буксировкой судов в водах порта осуществляется службой капитана порта и регламентируется обязательными постановлениями по порту.

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

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

20. Буксировка лагом не проводится в случае, если суда загружены легковоспламеняющимися нефтепродуктами наливом, также буксировка не

проводится, если одним буксиром буксируются одновременно несколько судов, груженных нефтепродуктами наливом.

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

22. Не проводится буксировка самоходного судна с ошвартованными у его борта плавучими средствами.

23. Буксирное судно освобождается от работ с буксируемого судна только по команде                   руководителя                   буксировки.

Буксирный трос отдается без команды с буксируемого судна только в случае непосредственной угрозы опрокидывания буксирующего судна.

## **§ 2. Правила проводки судов ледоколами**

24. В портах, где море в зимнее время покрывается льдом, начало и окончание зимней навигации объявляются Морской администрацией порта.

25. Руководство проводкой судов во льдах, а также всеми другими видами работ ледоколов и буксирных судов осуществляется Морской администрацией порта. Морская администрация порта информирует капитанов судов о ледовой обстановке на подходах к порту, а при заявке на ледокольную проводку - сообщает место встречи с ледоколом и очередность проводки.

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

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

28. Ледокольной проводке подлежат суда, имеющие ледовый класс классификационного общества, достаточный для перехода во льдах запас топлива и провизии, деревянные брусья, быстросхватывающийся цемент, пластырь, маты и другое. Судовые водоотливные средства и приемные радиоустановка на судне должны быть в исправном состоянии.

При невыполнении этих условий, а также, если судно не имеет, выданных в установленном порядке уполномоченным органом или классификационным обществом свидетельства о годности к плаванию и других судовых документов, капитан порта, а при нахождении ледокола вне пределов порта - капитан ледокола отказывает в выведении судна в море или введении его в порт.

29. При ледокольной проводке суда один за другим следуют за ледоколами, не опережая друг друга, и готовые дать немедленно полный ход назад, при этом руль находится в положении "Прямо".

30. Судно, идущее во льду на буксире ледокола, не должно давать своему движителю ход вперед без особого приказа капитана ледокола. Судно находится в постоянной готовности отдать буксир по первому требованию капитана ледокола, а также отдать полный ход назад.

31. Время и порядок следования судов через лед, а также и число проводимых одновременно судов определяется в порту капитаном порта, а в море - капитаном ледокола.

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

33. Капитан судна, следующего во льду за ледоколом, подчиняется приказам капитана ледокола, относящимся к движению во льду, и действует, совместно с ним. Капитан судна направляет все свои действия для оказания содействия капитану ледокола для совместного быстрее и безаварийного прохождения ледовой зоны.

34. В случае неисполнения распоряжений капитана ледокола капитаном судна, которое под проводкой данного ледокола, капитан ледокола отказывает судну в проводке.

35. Суда, следующие за ледоколом во льду, руководствуются Международными сигналами, употребляемыми для связи между ледоколами и проводимыми судами согласно приложению 5 к настоящим Правилам, а также Дополнительными сигналами, которые могут быть использованы в процессе ледовых операций согласно приложению 6 к настоящим Правилам, подаваемыми звуковыми или иными средствами, в том числе и по радио. Любой сигнал, поданный ледоколом или другим судном, повторяется каждым позади идущим судном, последовательно, начиная с судна, ближайшего к ледоколу или к судну, подавшему сигнал.

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

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

### **§ 3. Управление движением судов**

36. На подходах к портам и на портовых акваториях осуществляется управление движением судов. Управление движением судов осуществляется Службой управления движением судов (далее - СУДС), капитаном порта или рейдовой службой морского начальника.

Обслуживание судов производится в следующей очередности:

- 1) аварийные суда, суда, следующие для оказания помощи, и суда с тяжелобольным на борту;
- 2) корабли и суда морских частей пограничных войск;
- 3) паромы и пассажирские суда, следующие по расписанию;
- 4) суда - газозовы;
- 5) суда со скоропортящимися грузами и рыбной продукцией;
- 6) суда с опасными грузами;
- 7) линейные суда;
- 8) прочие суда в соответствии со временем поступления заявок.

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

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

38. Движение судов в зонах действиях СУДС регулируется центрами и постами управления движением судов (далее - УДС).

39. Центр (пост) УДС осуществляет:

- 1) обнаружение судов на подходах к зоне действия центра (поста) УДС, установление связи с судами, получение необходимого перечня данных о каждом судне;
- 2) постоянный радиолокационный контроль за движением судов, выдачу указаний судам при осложнении ситуации или нарушении судами правил;
- 3) регулирование движения в зоне действия центра (поста) УДС, контроль за соблюдением установленных путей, скоростей и дистанций между судами;
- 4) радиолокационный контроль за положением судов на якорных местах;
- 5) передачу судам гидрометеоинформации, данных об изменениях в работе средств навигационного оборудования, навигационно-гидрографической информации (при возникновении необходимости, а также по запросу);
- 6) выдачу информации и указаний судам при обнаружении действий или обстоятельств, могущих привести к аварийной ситуации;

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

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

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

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

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

41. Порядок радиолокационной проводки согласовывается лоцманом - оператором центра (порта) УДС с капитаном порта до начала проводки.

В процессе радиолокационной проводки судно получает информацию от центра (поста) УДС и сообщает ему о предпринимаемых действиях.

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

42. Движение судов в зонах действия центра (поста) УДС (вход в зону, постановка на якорь, съёмка с якоря, подход и швартовка к причалу и отход от него, перешвартовка и другие) осуществляется с разрешения центра (поста) УДС . Разрешение аннулируется или запрашивается вновь, если судно в течение периода, установленного правилами плавания в зоне действия СУДС, не начнет разрешенные движения.

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

- 1) очередности движения;
- 2) маршрута и скорости движения;
- 3) места якорной стоянки;
- 4) действия для предотвращения непосредственной опасности.

Судно сообщает обо всех случаях невозможности выполнения указаний центра (поста) УДС, о причинах и свои дальнейшие намерения.

44. Суда, следующие с моря, до подхода к зоне действия СУДС устанавливают на радиосвязь на ультракоротких волнах с центром (постом) УДС , регулирующим движение в этой зоне.

Каналы и позывные для связи судов с центром (постом) УДС указываются в правилах плавания в зоне действия СУДС.

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

- 1) тип и название судна;
- 2) время подхода к зоне;
- 3) скорость в маневренном режиме;
- 4) государственную принадлежность (флаг), а судно Республики Казахстан - наименование владельца;
- 5) порт назначения;
- 6) чистую регистровую вместимость и основные размерения;
- 7) фактическую осадку;
- 8) род и количество груза;
- 9) сведения о состоянии судовой радиолокационной станции (далее - РЛС);
- 10) информацию о неисправности РЛС и других имеющихся ограничениях, влияющих на безопасность плавания и маневрирования.

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

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

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

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

50. Правилами плавания в зоне действия СУДС могут устанавливаться отдельные требования к судам определенных типов, размерений или других признаков, которые следуют только по установленным маршрутам движения и выполняют дополнительные условия. Движение таких судов вне установленных маршрутов разрешается центром (постом) УДС только в исключительных случаях.

51. Суда на ходу несут постоянную радиовахту (дежурство) на рабочем канале центра (поста) УДС, в зоне которого они находятся, если не указан другой канал.

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



вод и контейнеры под мусор;  
на буксирные суда и буксирные услуги;  
на ледокольное обеспечение;  
на лоцмана.

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

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

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

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

- 1) водоизмещение;
- 2) тип и мощность главного двигателя;
- 3) ледовый класс (наличие и категории ледовых подкреплений);
- 4) особенности технического состояния судна, влияющие на его проводку во льдах;
- 5) материал гребного винта;
- 6) наличие топлива, воды, продовольствия и их суточный расход.

## § 2. Оформление прихода

61. Приход судна в порт оформляется в Морской администрации порта в течение 24 часов с момента прибытия с соблюдением пограничных, таможенных, санитарных и карантинных требований.

Приход судна оформляется по представлению Общей декларации, судовой роли и списка пассажиров.

62. Капитан иностранного судна при приходе в порт дополнительно представляет следующие документы:

- 1) свидетельство о праве плавания под флагом (судовой патент);
- 2) мерительное свидетельство;
- 3) международное свидетельство о грузовой марке;
- 4) свидетельство о безопасности пассажирского судна;
- 5) свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;
- 6) свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;
- 7) свидетельство о безопасности грузового судна по телеграфной радиосвязи;
- 8) свидетельство о безопасности грузового судна по телефонной связи;

- 9) свидетельство об обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (для судна, перевозящего более 2000 тонн нефти);
- 10) международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
- 11) журнал нефтяных операций;
- 12) свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна;
- 13) свидетельство об изъятиях;
- 14) дипломы и другие квалификационные свидетельства членов экипажей, требуемые Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.;
- 15) судовое санитарное свидетельство;
- 16) свидетельство о дератизации;
- 17) международное свидетельство о вакцинации;
- 18) морскую санитарную декларацию;
- 19) общую декларацию;
- 20) грузовую декларацию;
- 21) декларацию о личных вещах экипажа.

Капитан предъявляет таможенному учреждению также имеющиеся коносаменты и прочие документы на перевозимые грузы.

63. Если в рейсе произошли какие-либо поломки устройств или узлов и механизмов, за контроль над техническим состоянием которых отвечает уполномоченный орган или классификационное общество, капитан судна по приходе в порт письменно сообщает об этом капитану порта.

### **§ 3. Оформление выхода**

64. Оформление выхода судна в рейс осуществляется Морской администрацией порта. Оформление производится при наличии действительных судовых документов, выданных уполномоченным органом или другим классификационным обществом, подтверждающих удовлетворительное техническое и мореходное состояние судна, а также при отсутствии препятствий со стороны пожарной охраны и санитарно-карантинного контроля.

65. Готовность судна к выходу в море проверяется Морской администрацией порта.

66. Капитан порта отказывает в выдаче разрешения на выход из порта в случаях:

- 1) непригодности судна к плаванию;
- 2) нарушения требований к погрузке, снабжению, укомплектованию экипажа или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности

плавания, жизни и здоровью находящихся на судне людей, а также угрозу причинения ущерба морской среде;

- 3) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам;
- 4) предписания соответствующих государственных органов (таможенных, пограничных, санитарно- карантинных, фитосанитарных и других);
- 5) неуплаты портовых сборов, взимаемых Морской администрацией порта.

67. Обо всех нарушениях и недостатках в подготовке судов к выходу из порта , обнаруженных при проверке, представитель Морской администрации порта делает запись в журнале замечаний и распоряжений инспектирующих лиц и составляет акт. При оформлении выхода судно предъявляет представителю Морской администрации порта экземпляр акта с отметками об устранении замечаний.

68. Для оформления выхода из морского порта капитан судна Республики Казахстан предъявляет представителю Морской администрации порта:

- 1) общую декларацию или заявление на право выхода;
- 2) судовую роль ;
- 3) дипломы и классификационные свидетельства членов экипажа;
- 4) список пассажиров ;
- 5) разрешение санитарно-карантинной службы на выход в море;
- 6) свидетельство пожарной охраны на право выхода судна из порта;
- 7) расчет остойчивости ;
- 8) свидетельство о годности к плаванию;
- 9) мерительное свидетельство ;
- 10) свидетельство о безопасности пассажирского судна или пассажирское свидетельство ;
- 11) свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, приложения к нему, а для танкера - дополнения к нему;
- 12) свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, приложения к нему, а для танкера - дополнения к нему;
- 13) свидетельство о безопасности грузового судна по телеграфной радиосвязи ;
- 14) свидетельство о безопасности грузового судна по телефонной радиосвязи;
- 15) свидетельство об обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (судов, перевозящих более 2000 тонн нефтью);
- 16) международное свидетельство о предотвращении загрязнения моря нефтью ;
- 17) свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна ;
- 18) при приемке палубных тяжеловесных грузов - расчет крепления их на

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

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

20) международное свидетельство о грузовой марке;

21) классификационное свидетельство;

22) свидетельство уполномоченного органа или иных классификационных обществ о соответствии конструкции и оборудования судна требованиям правила 54 главы 11-2 поправок 1981 года Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС - 74);

23) капитан иностранного судна при оформлении выхода предьявляет Морской администрации порта Общую декларацию и конвенционные документы

69. Выход буксируемого судна при наличии на нем экипажа, возглавляемого капитаном, оформляется в соответствии с пунктом 68 настоящих Правил. Выход буксирного каравана оформляется капитаном буксирующего судна.

При оформлении выхода буксируемого невоенного судна в Морскую администрацию порта также представляются:  
инструкция по обеспечению безопасности морских буксировок;  
план перехода;  
схема и расчет буксирной линии.

При морской буксировки судов и объектов ограниченного плавания представляется разработанная конструкторским бюро и одобренная уполномоченным органом или иным классификационным обществом система конвертовки, крепления различных конструкций, буксирного устройства, подкреплений корпуса и другие.

При оформлении буксировки также представляются акты проверки мореходного состояния, как буксировщика, так и буксируемого судна, с разрешающей буксировку записью.

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

71. Разрешение на выход действительно в течение 24 часов, которое предоставляется по телефону или на ультракоротковолновой радиосвязи.

72. В случае задержки судна в порту сверх установленного срока, капитан судна сообщает об этом в Морскую администрацию порта и вновь оформляет выход.

73. В случае изменений в составе экипажа судна или в техническом состоянии судна после оформления выхода капитан судна извещает об этом Морскую администрацию порта и вновь оформляет выход.

## **Глава 4. Стоянка судов в порту**

### **§ 1. Стоянка судов на рейде**

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

75. Не допускается поднятие на судах и иных плавающих средствах огней, которые могут быть приняты за навигационные.

76. Суда на якоре несут радиовахту на ультракоротковолновой радиосвязи, канал 16 (156, 8 МГц).

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

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

79. Спуск на воду катеров и шлюпок производится только с разрешения Морской администрации порта.

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

### **§ 2. Подготовка причалов к швартовке судов**

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

81. При подготовке причала:

- 1) обеспечивается достаточная свободная длина причала для швартовки подходящего судна;
- 2) освобождается кордон причала от грузов и других предметов, мешающих

нормальной швартовке (отшвартовке);

3) прикордонная часть причала очищается ото льда и снега и посыпается песком на всем протяжении, где будут выполняться работы по швартовке (отшвартовке);

4) убираются прикордонные краны согласно схеме, утвержденной начальником порта;

5) прекращаются работы и движение всех видов транспорта в зоне швартовки;

6) в темное время суток включается полное освещение причала. Место швартовки судна, то есть местонахождение форштевня, указывается представителем владельца причала: днем - красным флажком, ночью - красным огнем.

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

### **§ 3. Швартовка судов**

83. Для швартовки судна к причалу владелец причала выделяет швартовщиков, количество которых зависит от валовой вместимости судна, из расчета, представленных в приложении 7 к настоящим Правилам.

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

84. Маломерное судно швартуется к причалу только с разрешения Морской администрации порта и дежурного диспетчера порта.

### **§ 4. Стоянка судов у причалов**

85. Расстановка судов у причалов осуществляется диспетчерами порта по согласованию с Морской администрацией порта, а если на борту имеются взрывоопасные или легковоспламеняющиеся грузы, то и по согласованию с территориальным органом в области пожарной безопасности. Интервал между судами составляет не менее 10 метров.

86. Не допускается постановка судов и портовых плавучих средств к пожарным пирсам.

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

88. Не допускается стоянка двух судов, ошвартованных лагом друг к другу, одно из которых имеет на борту опасные грузы, за исключением операций по передаче бункера судами-бункеровщиками.

89. Капитан судна, ошвартованного у причала, принимает меры по исключению загрязнения и захламления водной поверхности, причала и дна, а также организовывает постоянную очистку от снега и грязи места в районе трапов.

90. Сходни и трапы, поданные с судна на причал, оборудуются поручными или леерами, спасательным кругом с линем длиной не менее 30 метров.

Под площадкой трапа и сходней натягивается предохранительная сетка, исключающая возможность падения людей в воду. В темное время суток трапы (сходни) освещаются.

91. Капитан судоремонтного завода организует безопасную стоянку ремонтируемых судов и плавательных средств.

92. В темное время суток на судне, стоящем у причала включается наружное освещение, а на баке и корме выставляются огни, обозначающие оконечности с у д н а .

Танкер или бункеровщик с жидким топливом, если его грузовые танки не очищены от остатков груза и не дегазированы, кроме огней, упомянутых выше, несет на наиболее видном месте один красный огонь, видимый по всему горизонту, с дальностью видимости не менее 2 миль, а днем - флаг В (Браво) по Международному своду сигналов согласно приложению 5 к настоящим Правилам.

93. На судне, стоящем у причала, независимо от его размеров и принадлежности выставляется вахтенный (дежурный) у трапа.

Вахтенная служба обеспечивается номерами телефонов Морской администрации порта.

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

95. Суда, стоящие вблизи аварийного судна или проходящие мимо него принимают меры по оказанию помощи по спасению людей, судна, груза и другого имущества.

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

97. Во время грузовых операций крен судна составляет не более  $5^{\circ}$ . Грузовые работы производятся при скорости ветра в соответствии с паспортными данными для каждого перегрузочного механизма.

## **§ 5. Смена мест стоянки**

98. О предстоящей перемене места стоянки дежурный диспетчер сообщает капитану судна в рабочее время не позднее чем за 2 часа, если иные сроки не установлены в обязательных постановлениях по порту.

99. В случае, перестановки судна и швартовки лагом к борту другого судна, стоящего у причала, последнее предупреждается об этом не менее чем за 1 час до начала перестановки.

100. Перестановка судна от одного причала к другому или отвод его от причала на рейд производится при наличии на судне капитана или старшего помощника капитана судна.

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

## **§ 6. Действия при шторме**

102. С получением данных о резком ухудшении погоды Морская администрация порта немедленно информирует диспетчерские службы судовладельцев, находящихся на акватории порта, и капитанов всех судов, стоящих у причалов порта.

103. При получении штормового предупреждения или при явных признаках ухудшения погоды капитан судна принимает меры по обеспечению безопасности судна.

104. С получением штормового предупреждения капитан порта передает в диспетчерскую службу порта список судов, которым на время шторма надлежит покинуть порт, а также дислокацию отстоя судов, оставляемых в порту, с учетом расстановки их в наиболее укрытых местах. Одновременно дает указания капитанам судов, соответствующим структурным подразделениям Морской администрации порта и диспетчерской службе о проведении необходимых мероприятий по обеспечению безопасности оставшихся в порту судов и плавучих средств.

## **§ 7. Зимовка и стоянка на приколе в порту**

105. Решение о возможности зимнего отстоя судна, стоянки на ремонте или на приколе в каждом случае принимается руководителем порта по заявлению судовладельца или капитана судна, в которой по каждому судну указывается:

- 1) тип, наименование, регистрационный номер, длина, ширина и осадка;
- 2) порт приписки;
- 3) место желаемой стоянки в порту;
- 4) фамилия капитана или иного ответственного лица;
- 5) фамилии членов экипажа, остающихся на судне на зимовку, или сторожевой, которые будут проживать на судне;
- 6) порядок несения вахтенной службы командой (сторожами) и расписание дежурств;
- 7) адреса судовладельца и капитана судна;
- 8) схема расстановки судов.

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

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

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

107. Суда, поставленные на зимовку, имеют разработанные, утвержденные судовладельцем и согласованные с Морской администрацией порта планы мероприятий по обеспечению безопасности судна в период стоянки на отстое.

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

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

110. Во время стоянки суда обеспечиваются связью с пожарной охраной порта и Морской администрацией порта.

## **§ 8. Предотвращение загрязнения моря**

111. Суда немедленно сообщает в Морскую администрацию порта и дежурному диспетчеру порта о случаях сброса любых вредных веществ в территориальных и внутренних водах, а также о замеченных загрязнениях.

112. Порт обеспечивает прием всех видов скопившихся на судне загрязненных вод и бытовых отходов.

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

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

## **§ 9. Пользование средствами радиосвязи в порту**

115. Судно на акватории порта используют ультракоротковолновые радиостанции и средства спутниковой связи, кроме телеграфных и телефонных радиостанций.

116. На канале ультракоротковолновой радиосвязи ведутся переговоры, предназначенные для урегулирования движения судов.

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

## **Глава 5. Безопасность и сохранность сооружений на акватории порта**

### **§ 1. О порядке, охране и движении на территории порта**

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

119. Рыбная ловля не производится с катеров, шлюпок и плотов:

- 1) на судоходных фарватерах и каналах;
- 2) на рейдах и плесах, предназначенных для плавания и стоянки судов;
- 3) в пределах акватории промышленных предприятий, грузовых районов порта и охраняемых зон.

Также рыбная ловля не производится с причалов, пристаней и других сооружений, предназначенных для стоянки судов.

120. Места постановки рыболовных снастей, предназначенных для промышленного лова рыбы, и ограждение их плавучими предостерегательными знаками согласовывается с капитаном порта.

121. Береговые и плавучие средства навигационного оборудования снимаются (выключаются) в течение навигации при условии их замены.

122. Без разрешения капитана порта и организации, в ведении которой находятся средства навигационного оборудования, на подходах к порту (каналу) и в порту не допускается:

- 1) устанавливать какие-либо средства навигационного оборудования;
- 2) устанавливать какие-либо огни в зоне действия светящихся береговых и плавучих средств навигационного оборудования;
- 3) складировать грузы в зоне действия опознавательных и портовых навигационных знаков;
- 4) возводить любые сооружения, которые могут ухудшить видимость средств навигационного оборудования.

123. Растущие деревья и кусты, закрывающие средства навигационного оборудования, подлежат периодической вырубке.

124. Установка и сооружение в порту мостовых, кабельных воздушных переходов, линий связи и электропередачи, прокладка трубопроводов и другие работы, а также сооружение радиосистем производится по согласованию с Морской администрацией порта.

125. Не допускается подходить и швартоваться к плавучим маякам, буйам и другим плавучим средствам навигационного оборудования.

126. Лица, обнаружившие повреждение средств навигационного оборудования или смещение их со штатного места, сообщают об этом Морской администрации порта.

127. Подключение к электросети, телефонной сети, а также водной или отопительной системе порта осуществляется с разрешения Морской администрации порта.

128. Вытаскивание и установка любых плавучих средств на причалы или на берег для ремонта и по другим надобностям производится с разрешения Морской администрации порта.

129. На территории порта и припортовой зоны организации, владеющие зданиями, складами, сооружениями и устройствами или пользующиеся ими на иных законных основаниях обеспечивают их содержание и прилегающую к ним территорию в состоянии, соответствующем требованиям Морской администрации порта, пожарной охраны порта и санитарно-карантинной службы.

130. На судах, находящихся в порту, покрасочные работы выполняются по согласованию с Морской администрацией порта.

## **§ 2. Противопожарный режим в порту**

131. Пожарная безопасность в порту регулируется специальными правилами.

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

133. Судно, с которого замечен пожар на другом судне или в порту, подает сигнал тревоги, немедленно сообщает об этом в пожарную службу порта и Морской администрации порта и по указанию лица, осуществляющего руководство тушением пожара, принимает участие в тушении пожара.

134. Для тушения пожара, возникшего в порту или на судне Морская администрация порта, привлекает людей и противопожарные средства любых организаций и судов, находящихся в порту.

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

136. По прибытии на место пожара представителей пожарной охраны руководство тушением пожара принимает на себя старший пожарный начальник. Руководивший тушением пожара начальник аварийного объекта сообщает ему все необходимые сведения об очаге пожара, мерах, принятых по его ликвидации, а также о наличии в помещениях людей занятых ликвидацией пожара.

137. При возникновении пожара на судне тушение пожара организуется при взаимодействии экипажей судов и береговых подразделений пожарной охраны.

138. Ко всем зданиям, сооружениям и другим объектам порта обеспечивается свободный доступ. Не допускается захламление и использование для целей складирования подъездных путей.

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

140. При стоянке суда обеспечиваются искрогасительной защитой, в районе нефтепричалов и мест стоянки танкеров.

141. Не допускается проведение работ, связанных с применением огня, и разведением открытого огня ближе, чем в 100 метрах от места стоянки судов, выполняющих грузовые операции с пожароопасными грузами.

142. Не допускается бункеровка судна жидким топливом в случае, если бункеруемым или бункерующим судном не проведены противопожарные мероприятия.

143. Не производится погрузка и выгрузка наливных и тарных нефтепродуктов во время грозы. На время грозы танки и газоотводные трубы закрываются.

144. При буксировке танкера на буксирующем судне соблюдается аналогичный противопожарный режим как на буксируемом судне.

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

### **3. О строительстве, эксплуатации и сохранности сооружений порта**

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

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

148. Капитан порта извещает местные органы гидрографической службы Республики Казахстан об изменении навигационной обстановки для своевременного оповещения мореплавателей.

149. Капитан судна, повредившего гидротехническое сооружение, немедленно сообщает об этом Морской администрации порта.

150. Водолазные работы производятся в порту только с разрешения капитана порта.

151. Все суда, катера и шлюпки при проходе места проведения водолазных работ заблаговременно уменьшают скорость до допустимых пределов и соблюдают особую осторожность.

Не допускается спуск якоря на месте проведения водолазных работ.

152. В случае, перестановки судов в порту в районе проведения водолазных работ дежурный диспетчер заблаговременно, не позднее чем за 1 час, предупреждает об этом судно, занятое водолажными работами.

П р и л о ж е н и е 1

к Правилам плавания и стоянки

судов в морских портах

Республики Казахстан

и на подходах к ним

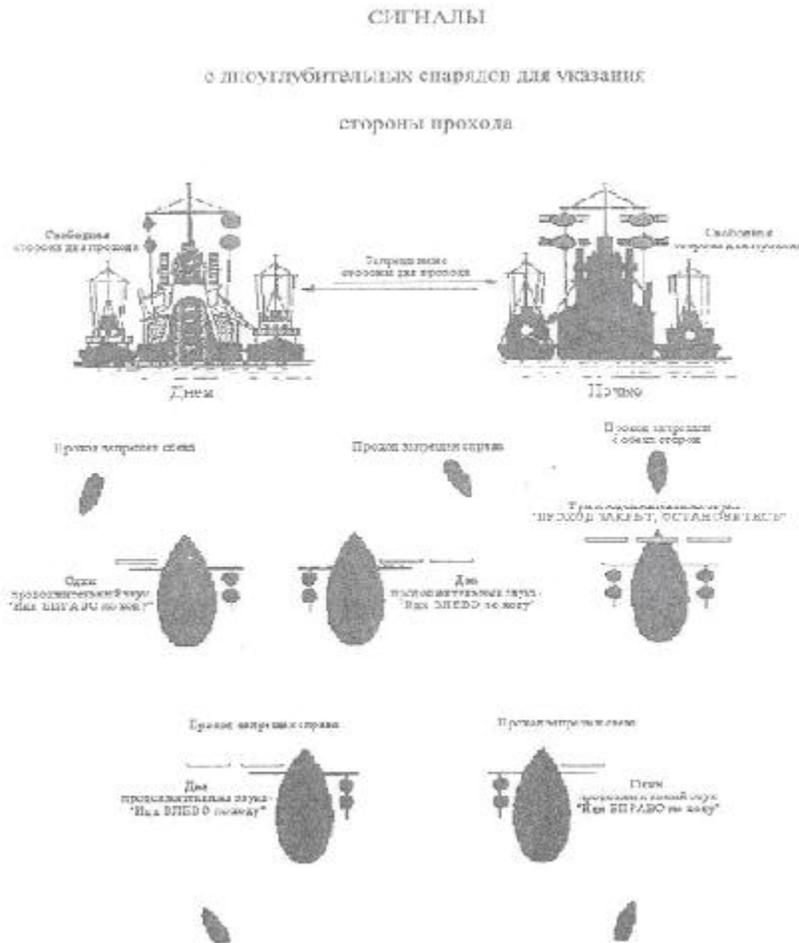
## Лист для учета корректирования

Книга приведена на уровень современности по извещениям мореплавателям		Подпись исполнителя и дата выполнения корректировки
Название и номер выпуска извещения мореплавателям	Дата выпуска извещения мореплавателям	

Приложение 2  
к Правилам плавания и стоянки  
судов в морских портах  
Республики Казахстан  
и на подходах к ним

СИГНАЛЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ВХОД СУДОВ В ПОРТ И ВЫХОД ИЗ ПОРТА				
№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала	
	днем	ночью		
1	Три черных шара один над другим 	Три красных огня один над другим 	Абсолютное воспреещение входа в случае серьезных событий (например: загромождение фарватера и т.п.)	
2	Черный конус вершиной вверх между двумя черными шарами по вертикали 	Белый огонь между красными огнями по вертикали 	Воспреещение входа при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, выходящие из порта)	
3	Черный конус вершиной вниз, под ним черный конус вершиной вверх, под этим конусом черный шар 	По вертикали сверху вниз: зеленый огонь, белый огонь, красный огонь 	Воспреещение входа и выхода при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например: в случае прохода землечерпательного каравана, работы кабельного судна и т.п.)	
4	Черный конус вершиной вверх между двумя черными конусами вершинами вниз по вертикали 	По вертикали сверху вниз: зеленый огонь, белый огонь, зеленый огонь 	Воспреещение выхода при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, входящие в порт)	
5	Два черных цилиндра и черный шар между ними, поднятые по вертикали. 	Два белых огня и красный огонь между ними 	Запрещено движение по гаваням и рейдам маломерным кораблям, катерам и шлюпкам	

Приложение 3  
к Правилам плавания и стоянки  
судов в морских портах  
Республики Казахстан  
и на подходах к ним



Приложение 4  
к Правилам плавания и стоянки  
судов в морских портах  
Республики Казахстан  
и на подходах к ним

**Сигналы брандвахтенных постов и кораблей**

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

днем - треугольный синий флаг;

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

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

днем - три черных шара, расположенные по вертикали;

ночью - три красных огня, расположенные по вертикали.

## Приложение 5

к Правилам плавания и стоянки

судов в морских портах

Республики Казахстан

и на подходах к ним

### **Международные сигналы, употребляемые для связи между ледоколами и проводимыми судами**

Номер сигнала	Сигнал	Значение сигнала	
		с ледокола	с проводимого (-ых) судна (-ов)
1	A (Альфа) · ---	Идите вперед (следуйте по ледовому каналу)	Я иду вперед (следую по ледовому каналу)
2	G (Гольф) — — —	Я иду вперед, следуйте за мной	Я иду вперед, следую за вами
3	J (Джулиэт) — — —	Не следуйте за мной (следуйте по ледовому каналу)	Я не следую за вами (буду следовать по ледовому каналу)
4	P (Папа) — — — —	Уменьшите ход	Я уменьшаю ход
5	N (Новэмбер) — —	Застопорите движители	Я стопорю движители

6	Н (Хотел)	Дайте обратный ход движителям	Даю обратный ход движителям
7	L (Лима) -----	Немедленно остановите судно	Я останавливаю судно
8	4 (Картэфоур) -----	Стоп. Я застрял во льду	Стоп. Я застрял во льду
9	Q (Кэбэк) -----	Сократите расстояние между судами	Я сокращаю расстояние
10	В (Браво) -----	Увеличьте расстояние между судами	Я увеличиваю расстояние
11	5 (Пантафайв) -----	Внимание	Внимание
12	У (Янки)	Приготовьтесь принять (отдать) буксир	Я готов принять (отдать) буксир

**Примечание:**

1. Сигнал К (Кило) (- - - ), передаваемый звуковыми или световыми средствами, может быть использован ледоколом для напоминания судам об их обязанности вести непрерывное наблюдение за радиосигналами.

2. Если проводится более чем одно судно, то расстояние между судами должны, по возможности, выдерживаться постоянными: для этого необходимо следить за скоростью своего судна и судна, идущего впереди. Если скорость своего судна уменьшается, то необходимо дать сигнал внимания судну, идущему позади.

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

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

к Правилам плавания и стоянки  
судов в морских портах  
Республики Казахстан  
и на подходах к ним

**Дополнительные сигналы, которые могут быть  
использованы в процессе ледовых операций**

Сигнал	Значение сигнала
* E (Эко) -	Я изменяю курс вправо
* I (Индия) - -	Я изменяю свой курс влево
* S (Сизра) - - -	Мои движители работают на задний ход
*M (Майк) --	Мое судно остановлено и не имеет хода относительно воды

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

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

WM (Уиски Майк) - Ледокольная проводка сейчас начнется.

Используйте специальные сигналы для связи между ледоколами и проводимыми судами и ведите непрерывное наблюдение за звуковыми, зрительными и радиосигналами.

WO (Уиски Оска) - Ледокольная проводка окончена. Следуйте по назначению.

Приложение 7

к Правилам плавания и стоянки  
судов в морских портах  
Республики Казахстан

и на подходах к ним

### **Количество швартовщиков, необходимых при швартовке судов**

Вместимость судна (в регистровых тоннах)	Число швартовщиков
до 300	1
от 300 до 1500	2
от 1500 до 2500	3
от 2500 до 5000	4
от 5000 до 10000	6
от 10000 до 20000	8
свыше 20000	10

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