

Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 21 июня 1995 г. N 130 Об утверждении "Правил эксплуатации внутренних водных путей, открытых для судоходства"

На основании постановления Кабинета Министров Республики Казахстан от 19.08.94 г. N 931 "О порядке отнесения водных путей к категории судоходных" приказываю:

1. Утвердить "Правила эксплуатации внутренних водных путей открытых для судоходства", согласно приложению.

2. Ввести в действие "Правила эксплуатации внутренних водных путей открытых для судоходства" после регистрации в установленном порядке.

Министр

**Приложение
к приказу Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 21 июня 1995 г. N 130**

**Правила эксплуатации
внутренних водных путей,
открытых для судоходства**

1. Общие положения

1.1. Правила эксплуатации внутренних водных путей, открытых для судоходства, именуемые далее ПЭВВП, разработаны на основании Статьи 70 Водного кодекса Республики Казахстан, Постановлений Кабинета Министров Республики Казахстан от 19 августа 1994 года N 931 "О порядке отнесения водных путей к категории судоходных" и от 21.12.94 г. N 1429 "Об утверждении Положения о Государственных внутренних водных путях Республики Казахстан", "Правил предотвращения от загрязнения внутренних морских и территориальных вод Республики Казахстан".

1.2. Действие настоящих ПЭВВП распространяются на внутренние водные пути, открытые для судоходства согласно Перечня, утвержденного Постановлением Кабинета Министров Республики Казахстан от 19 августа 1994 года N 931 и расположенные на них сооружения (шлюзы, плотины, мосты, переправы, судоподъемники, дамбы, причалы, водозаборы, водосбросы, аварийно-ремонтные заграждения, воздушные и подводные переходы).

1.3. Настоящие ПЭВВП разрабатываются, утверждаются и вводятся в действие Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и являются обязательными для всех предприятий, организаций и физических лиц независимо от их ведомственной принадлежности и форм собственности на основании Закона "О транспорте в Республике Казахстан".

1.4. ПЭВВП соответствуют разделу 3. Внутренние водные пути и путевые сооружения "Правил технической эксплуатации речного транспорта", утвержденных Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

1.5. Регулирование пользования внутренними водными путями для нужд судоходства осуществляется Департаментом водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

1.6. Государственный контроль за содержанием водных путей, безопасностью плавания судов на них осуществляется Главной инспекцией безопасности судоходства и мореплавания.

1.7. Использование водных путей для целей судоходства должно согласовываться с органами государственной санитарно-эпидемиологической службой.

2. Содержание внутренних водных путей.

2.1. Содержание в судоходном состоянии внутренних водных путей и путевых сооружений обеспечивается предприятиями путевого хозяйства или их подразделениями.

2.2. Содержание внутренних водных путей может передаваться другим хозяйствующим субъектам приказом Министерством транспорта и коммуникаций при наличии разрешения Государственного комитета Республики Казахстан по государственному имуществу.

2.3. Управление предприятиями путевого хозяйства, а также надзор за содержанием внутренних водных путей другими хозяйствующими субъектами осуществляется Департаментом водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

2.4. Выполнение контроля за содержанием внутренних водных путей предприятиями путевого хозяйства и другими хозяйствующими субъектами осуществляется Главной инспекцией безопасности судоходства и мореплавания Департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан путем регулярных обязательных инспекторских осмотров пути (не менее 2-х раз в навигацию). Организация инспекторских осмотров возлагается на предприятие, осуществляющее содержание данного участка водных путей.

2.5. Содержание внутренних водных путей должно обеспечивать безопасное движение судов и составов при минимальных затратах.

2.6. Разработка лимитирующих перекатов земснарядами должна производиться только по планам русловых партий, не допуская просадки русла реки.

Исключение из данного правила устанавливается Департаментом водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, по согласованию с Комитетом по водным ресурсам Республики Казахстан.

2.7. За пользование государственными водными путями Республики Казахстан юридическими и физическими лицами, в том числе иностранными, уплачиваются платежи в порядке и размерах, определяемых Кабинетом Министров Республики Казахстан и межправительственными соглашениями.

2.8. Судовладельцы обязаны принимать меры по экологически безопасному плаванию судов, недопущению загрязнения с судов водной среды хозяйственно-фекальными, подсланевыми (львальными) водами, мусором, нефтью, нефтепродуктами и другими вредными для здоровья людей и живых ресурсов в водоемах.

2.9. Контроль выполнения судовладельцами "Правил по предотвращению загрязнения с судов внутреннего плавания" осуществляет Морской и Речной Регистр Республики Казахстан, органы Министерства экологии и биоресурсов и комитета по водным ресурсам при Кабинете Министров Республики Казахстан.

Владельцы судов обязаны соблюдать требования СанПиН N 4630-88 "Охрана поверхностных вод от загрязнения" в водоемах 1 и 2 категории водопользования, а также "Правила по предотвращению загрязнения с судов внутреннего плавания" Морского и Речного Регистра Республики Казахстан.

3. Габариты внутренних водных путей.

3.1. На внутренних водных путях предприятиями путевого хозяйства или хозяйствующими субъектами, которым преданы государственные водные пути на содержание, гарантируются габариты судового хода (глубина, ширина, радиус закругления его оси).

3.2. Гарантированные габариты судового хода по глубине и ширине не устанавливаются как минимальные, так и дифференцированные, в зависимости от фактического уровня воды.

3.3. Перечень водных путей с гарантированными габаритами, величины минимальных гарантированных габаритов судового хода и судоходных уровней, при которых поддерживаются указанные габариты, утверждаются Департаментом водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

3.4. Длина, ширина, надводный габарит, осадка и скорость судов, составов и других плавучих средств должны соответствовать техническим данным водного пути и искусственных сооружений.

3.5. Соотношение габаритов судов (составов) и водного пути:

3.5.1. Минимальные запасы воды, см, под днищем на реках и каналах.

	I Для всех судов			
	I-----			
Глубина, см	I	при песчаном и		I при каменистом
	I	галечном грунте		I грунте

Менее 150	10	15
150-300	15	20
Более 300	20	25

Примечание: 1. Значения запасов показывают разницу между объявленной глубиной на лимитирующем участке и наибольшей осадкой судна на стоянке.

2. При прохождении лимитирующих по глубине участков судоводители должны учитывать явление просадки и принимать меры для ее уменьшения путем снижения скорости судна или привлечения вспомогательного буксировщика; при недостаточности этих мер – путем соответствующего уменьшения осадки (загрузки).

3.5.2. Запасы воды под днищем в шлюзах.

Глубина заложения порога, см	Запас воды на пороге в шлюзе, см I каменном или бетонном
До 100	-
Свыше 100	-
До 250	25
Свыше 250	40

3.5.3. Запасы по ширине и длине шлюза.

В шлюзе шириной до 10 м запас между бортом судна (по наибольшей ширине) и стенкой шлюза должен быть 0,2 м со стороны каждого борта шлюза шириной до 18 м – соответственно 0,4 м, свыше 18 м – 0,5 м.

Длина одиночного судна (состава) при прохождении шлюза должна быть меньше полезной длины его камеры: в шлюзе длиной до 50 м – на 1 м длиной от 51 до 100 м – на 2 м, от 101 до 150 м – на 4 м, от 151 до 210 м – на 6 м и в шлюзе длиной свыше 210 м – на 10 м.

3.6. Подмостовые габариты судоходных пролетов, которые определяются по ширине расстоянием между внутренними гранями опор или устоев при наименьшем судоходном уровне (с учетом конструкции подводной части) и по высоте – возвышением нижнего пояса пролетного строения моста над расчетным (по нормам проектирования подмостовых габаритов на судоходных и сплавных реках и основным требованиям к расположению мостов судоходным уровнем воды должны устанавливаться проектирующей организацией в соответствии с действующими нормами проектирования подмостовых габаритов и утверждаться Департаментом водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан по согласованию с предприятиями путевого хозяйства и Главной инспекцией безопасности судоходства и мореплавания (для мостов с криволинейным очертанием нижнего пояса габариты устанавливаются от нижней точки криволинейной части пояса).

3.6.1. В таком же порядке устанавливаются и утверждаются габариты (включая и глубину заложения) для трудопроводов, подводных кабелей воздушных переходов.

4. Навигационное ограждение внутренних водных путей

4.1. Навигационное ограждение внутренних водных путей предназначено для создания безопасных условий плавания судов и обеспечения сохранности искусственных сооружений на внутренних водных путях.

4.2. Содержание Навигационного ограждения внутренних водных путей заключается в проведении работ по выставлению и обслуживанию навигационных знаков и огней, проведении промерных, тральных и дноочистительных работ, а также информации судоводителей о состоянии и изменении путевых условий.

4.2.1 На внутренних водных путях общего пользования названные работы выполняются работниками предприятий путевого хозяйства или хозяйствующих субъектов, которым содержание пути передано приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

4.2.2. Устройство и содержание знаков (стационарных и плавучих) и огней судоходной сигнализации на железнодорожных, автодорожных, коммунальных и наплавных мостах, подводных и воздушных переходах, водозаборах и водовыпусках, предназначенных для их сохранности и создания безопасных условий плавания судов,

производятся владельцами этих искусственных сооружений в соответствии с пунктами 9, 10 "Положения о Государственных внутренних водных путях Республики Казахстан".

4.2.3. Устройство и содержание навигационного ограждения на водных подходах и акваториях портов, причалов, затонов, рейдров и других участках водных путей необщего пользования производятся организациями и предприятиями, в пользовании которых находятся эти акватории и участки водных путей.

4.2.4. Ответственность за надлежащее содержание в рабочем состоянии навигационного ограждения и знаков (стационарных и плавучих), перечисленных в п. 4.2.2. и 4.2.3, возлагается на администрацию предприятий и владельцев в пользовании которых находятся эти акватории, искусственные сооружения и участки водных путей.

4.2.5. Работы, указанные в п. 4.2.2. и 4.2.3. могут быть выполнены предприятиями путевого хозяйства на основании договоров.

4.3. Номенклатура навигационных знаков, их назначение, вид и окраска сигнальных щитов, цвет и характер огней определяется действующим Стандартом ГОСТ 26600-85 "Знаки и огни навигационные внутренних водных путей" общие технические условия.

4.4. Навигационные огни на береговых и плавучих знаках должны действовать при горизонтальной освещенности, составляющей не менее 40-100 лк, что соответствует середине гражданских сумерек (при положении Солнца на 3 град ниже горизонта).

Навигационные огни на сооружениях должны действовать от захода до восхода Солнца.

4.5. Сроки действия средств навигационного ограждения устанавливаются Департаментом водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

4.6. Запрещается пользоваться сигнальными знаками водного пути (щитами, бакенами, поплавками, буйами и т.д.) для ошвартовки или вывода судов или плавучих средств, повреждать эти знаки или делать их непригодными для использования по назначению.

4.7. Если судно или плавучее средство переместило или повредило сигнальный знак водного пути, судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие компетентные органы пути и составить акт, который должен быть отправлен в Главную инспекцию безопасности судоходства и мореплавания.

4.8. Каждый судоводитель должен немедленно извещать ближайшие компетентные органы путевого хозяйства о всех случаях неисправности действия замеченных на сигнальных знаках пути (потухший огонь, перемещение бакена, буй, повреждение знака и т.д.).

4.9. Предприятия путевого хозяйства составляют акты на все случаи повреждения ограждения внутренних водных путей и направляют их в Главную инспекцию безопасности судоходства и мореплавания.

4.10. Судовладельцы обязаны возместить нанесенный ущерб государственным предприятиям путевого хозяйства или хозяйствующим субъектам, которым содержание водных путей передано приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

4.11. Расследование случаев нарушения Правил эксплуатации внутренних водных путей, открытых для судоходства производится Главной инспекцией безопасности судоходства и мореплавания на основании "Положения о классификации и учете транспортных происшествий на внутренних водных путях Республики Казахстан".

5. Искусственные гидротехнические сооружения

5.1. Эксплуатация гидротехнических сооружений должна обеспечивать безопасность судоходства и исправность гидротехнических сооружений в соответствии с "Правилами технической эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений".

5.2. Пропуск судов, составов и других плавучих средств через шлюзы внутренних судоходных путей определяется настоящими Правилами.

5.2.1. Организация движения флота при его подходе к границам судоходных шлюзов, подготовка судов, составов и других плавучих средств к пропуску через судоходные шлюзы осуществляется судовладельцами.

5.2.2. Основой организации пропуска судов, составов и других плавучих средств через судоходные шлюзы является заявка на шлюзование, поданная вахтенному начальнику шлюза.

5.2.3. Пропуск пассажирских, грузопассажирских судов и других судов, работающих по расписанию, планируется согласно расписанию их движения.

5.2.4. Пропуск остального флота обеспечивается согласно времени подачи заявок по следующей очередности:

первая очередь – нефтеналивные составы и танкеры с грузом 1 класса или его остатками, суда со взрывчатыми и отравляющими веществами, рыбодобывающие и приемно-транспортные суда;

вторая очередь – спецобъекты и суда технического флота;

третья очередь – сухогрузные самоходные суда и толкаемые составы, нефтеналивные составы и танкеры с грузом I-II классов;

четвертая очередь – сухогрузные буксируемые составы.

Во всех случаях суда, следующие на ликвидацию аварий, пропускаются через шлюз вне очереди.

5.2.5. Вахтенный персонал шлюзов обязан обеспечивать пропуск судов строго в порядке установленной очередности, передавать на суда распоряжения и информации, касающиеся пропуска флота и условий плавания на подходах к шлюзам.

5.2.6. Совместное шлюзование судов разрешается в следующем порядке:

пассажирские и грузопассажирские суда с сухогрузными судами (составами) и судами технического флота;

танкеры и нефтеналивные составы с грузами (или их остатками) любого класса;

танкеры и нефтеналивные составы с грузами (или их остатками) III-IV классов с сухогрузными судами и и составами.

При совместном шлюзовании заход и расстановка судов в камере шлюза, а также противопожарные режимные мероприятия осуществляются согласно требованиям "Правил пожарной безопасности на нефтеналивных судах". На сухогрузных судах при совместном шлюзовании с нефтеналивными судами заходят в шлюз последними и устанавливаются в камере таким образом, чтобы у них на траверзе не было других судов.

5.2.7. Расстановка судов на рейдах в ожидании шлюзования должна производиться по указанию диспетчера порта с учетом обеспечения безопасного прохода к шлюзу шлюзующихся судов в порядке их очередности.

5.2.8. При подходе к границе шлюза вахтенные начальники судов запрашивают по УКВ радиосвязи у начальника вахты шлюза указания о порядке шлюзования.

5.2.9. Разрешение на заход судов в подходные каналы и постановку причальным станкам дает начальник вахты шлюза.

5.2.10. Начальник вахты шлюза обязан:

- руководить движением судов, составов и других плавучих средств в границах шлюза (дальние светофоры);

- руководить расстановкой судов, составов и других плавучих средств у причальных стенок и в камере шлюза с учетом оптимального использования полезной площади камеры шлюза, безопасности, метеорологических условий, а также указаний пунктов 5.2.4. и 5.2.6. настоящих Правил;

- объявлять очередность захода судов, составов и других плавучих средств в камеру шлюза, перехода из камеры в камеру и выхода из шлюза;

- начинать процесс шлюзования (маневрирования рабочими воротами, затворами) только после окончания швартовки всех шлюзующихся судов, составов и других плавучих средств и получения оповещения об этом от вахтенных начальников судов по УКВ радиосвязи или установленным звуковым сигналам;

- начинать заполнение камеры шлюза с забором воды из верхнего подходного канала только после окончания швартовки судов, находящихся у причальной стенки шлюза в верхнем бьефе;

- в случае зависания судна или обрыва швартовых в процессе шлюзования, а также при заклинивании входящего в шлюз судна плавающим льдом, принимать меры по предотвращению аварии, предусмотренные оперативной инструкцией;

- информировать вахтенных начальников шлюзуемых судов об идущих и отстаивающихся в подходных каналах судах, составах и других плавучих средствах, а также о неисправностях и изменениях в обстановке пути, временно выставленных знаках и т.п. в подходных каналах.

5.2.11. Распоряжения начальника вахты шлюза, касающиеся расстановки судов, составов, других плавучих средств у причальных стенок шлюзов, порядка шлюзования и расстановки в камере шлюза, обязательны для выполнения вахтенными начальниками всех без исключения судов, которые обязаны подтвердить получение этих распоряжений по УКВ радиосвязи и подачей звукового сигнала "Я Вас понял".

Если вахтенный начальник судна считает полученное распоряжение невыполнимым (из-за маневренных особенностей судна или состава), то должен поставить об этом в известность начальника вахты шлюза и не предпринимать никаких действий до принятия согласованного решения.

5.2.12. Все суда с взрывчатыми или отравляющими веществами заходят в шлюзы без остановки у причальных стенок.

5.2.13. Подход судов, составов и других плавучих средств к причальным стенкам шлюза разрешается только при зеленом сигнале дальнего светофора.

5.2.14. Вход судов, составов и других плавучих средств в камеру шлюза, переход из одной камеры в другую (многоступенчатые шлюзы) и выход из камеры разрешается только при зеленом сигнале входного (выходного) светофора и оповещении начальником вахты шлюза вахтенных начальников судов по УКВ радиосвязи (при отсутствии на судах УКВ радиостанции – по громкоговорящей связи) об очередности входа и выхода.

5.2.15. Отсутствие сигнала на светофоре является запрещающим сигналом (соответствующим красному свету). В этом случае судно может продолжать движение только с разрешения начальника вахты шлюза, оформленного записью в вахтенных журналах шлюза и судна.

5.2.16. При шлюзовании вахтенные начальники судов обязаны:

до захода в шлюз в обязательном порядке проверить действие рулевого управления и ДАУ, наличие воздуха в пусковых баллонах главных двигателей и надежность закрепления якорей, о чем сделать запись в вахтенном журнале и доложить начальнику вахты шлюза по УКВ радиосвязи о готовности судна к шлюзованию;

проходить шлюз с уложенными мачтами (в тех шлюзах, где это диктуется высотными габаритными размерами); проводить плавучие краны только с уложенными стрелами;

держат постоянную связь по УКВ радиостанции с начальником вахты шлюза;

заходить в шлюз с минимальной скоростью, при движении с которого обеспечивается достаточная управляемость и остановка судна в месте, указанном для его швартовки, при этом на водоизмещающихся судах, имеющих два и более главных двигателей, один из них во всех случаях запустить на режим заднего малого хода в момент прохода носовой частью судна (состава) створа ворот шлюза;

сообщить начальнику вахты шлюза по УКВ радиостанции или установленным сигналом об окончании швартовки судна в камере.

5.2.17. При шлюзовании капитан судна обязан учитывать условия прохождения данного шлюза, опыт и умение штурманов и при необходимости (особенно при движении со стороны верхнего бьефа) лично принимать управление на себя или поручить это первому штурману.

Все члены экипажа шлюзующихся судов, составов и других плавучих средств, несущие вахту, обязаны находиться на своих штатных местах.

5.2.18. При расстановке в камере шлюза суда, составы и другие плавучие средства должны находиться в пределах стопсигналов, ограничивающих полезную длину камеры.

5.2.19. В многоступенчатых шлюзах разрешается встречное шлюзование судов и составов. К встречному шлюзованию допускаются одиночные суда и составы всех типов, проходящие по габаритным размерам с установленными согласно пункту 1.4. настоящих Правил запасами, кроме нефтеналивных судов с грузом I и II классов или их остатками и судов с взрывчатыми отравляющими веществами. Решение о проведении встречного шлюзовании очередности перехода судов и составов из одной камеры в другую принимает начальник вахты шлюза.

5.2.20. К шлюзованию допускаются только технически исправные суда и составы с данными, соответствующими требованиям пункта 1.4. настоящих Правил.

К шлюзованию не допускаются:

нефтеналивные суда, имеющие утечку нефтепродуктов;

суда с неподнятыми якорями, с якорями, на которых находятся посторонние предметы (тросы, проволока и др.), волочащимися цепями и тросами;

суда с выступающими за габариты борта поврежденными элементами корпуса или надстройки, частью груза или другими предметами.

Ответственность за достоверность информации о техническом состоянии судов, составов и других плавучих средств и их готовности к шлюзованию несут вахтенные начальники судов.

5.2.21. О всех случаях утери якорей, рулей, насадок, гребных, винтов падения в канал или камеру сорванных кнехтов и других крупногабаритных деталей в границах канала или шлюза вахтенные начальники судов обязаны немедленно сообщать начальнику вахты шлюза.

5.2.22. При движении в подходных каналах шлюзов запрещается взаимный обгон судов и составов всех видов, кроме обгона скоростными судами.

5.2.23. Швартовка судов у причальных стенок и в камере шлюза должна производиться соответствующими швартовными канатами. Суды длиной более 30 м. должны швартоваться по одному борту.

Вахтенные начальники судов обеспечивают надежную швартовку судов за специальные причальные устройства и безопасную их стоянку во время шлюзования.

При швартовке за причальные тумбы камер шлюзов вахтенный персонал шлюза обязан принимать швартовы с судов и плотов, надежно закреплять их на тумбах, а в случае необходимости переносить их с тумбы на тумбу. Швартовка за плавучие рамы осуществляется вахтенным персоналом судов.

5.2.24. Запрещается:

швартовка за конструкции и другие предметы, не предназначенные для этой цели;

использование плавучих рымов для гашения инерции движения судов;

заход в подходные каналы и стоянки у причальных стенок шлюза судам и составам транспортного флота, которым не требуется шлюзование;

остановка судов у причальной стенки в ожидании окончания встречного шлюзования ближе промежуточного светофора, а там, где нет, – ближе стоп-сигнала;

подход и швартовка судов у напорных дамб;

производство погрузочно-разгрузочных работ судов транспортного флота в пределах подходных каналов и у причальных стенок шлюза без согласования с руководством шлюза;

стоянка судов и составов на якорях в границах причальных стенок шлюзов и вблизи бетонных креплений берегов (отдача якорей в указанных местах допускается только в исключительных случаях, когда остановка судна другим способом невозможна, а дальнейшее движение угрожает аварией);

производство швартовных испытаний судов у береговых откосов и берегов в границах гидроузлов за исключением специально отведенных и соответствующе оборудованных мест;

выход пассажиров и членов команд судов на территорию шлюза во время шлюзования (за исключением аварийных ситуаций или для эвакуации больных); включение и работа на судах радиовещательных громкоговорящих установок;

при пользовании прожекторами на подходах и в камере шлюза освещение рубки судов и помещения пульта управления шлюза;

сбрасывание за борт шлака и мусора;

нанесение надписей и прочих меток на поверхности стен шлюза, палы, причальные стенки.

5.2.25. В случае нарушения настоящих Правил, а также повреждения гидротехнических сооружений начальник вахты шлюза имеет право запретить дальнейшее движение судна до получения письменного объяснения капитана судна об обстоятельствах и причинах допущения нарушений.

Одновременно начальник вахты шлюза обязан немедленно доложить руководству района гидротехнических сооружений и ближайшей судоходной инспекции о происшедшем нарушении.

5.3. Шлюзование маломерного флота производится только вместе с большими судами.

Ошвартовка маломерных судов производится у борта больших судов.

Нахождение людей в маломерных судах запрещается.

6. Повреждение внутреннего водного пути.

6.1. Посадка судов на мель. Препятствия.

6.1.1. Судоводитель севшего на мель или затонувшего судна или расчленившегося состава должен известить об этом в кратчайший срок ближайшие предприятия путевого хозяйства, а также органы охраны природы, если при этом происходит загрязнение вод или прибрежной полосы принимает меры по предотвращению загрязнения. Судоводитель или один из членов экипажа севшего на мель или затонувшего судна должен оставаться на борту или поблизости от места аварии до момента получения от компетентных органов разрешения покинуть свое место.

6.1.2. Если судно, состав или другое плавучее средство сели на мель или затонули в фарватере или поблизости от него, судоводителем этого судна или состава должен, за исключением тех случаев, когда в этом явно нет необходимости, в кратчайший срок и с соблюдением обязательства поднять сигналы, предусмотренные Правилами плавания по внутренним судоходным путям, предупредить приближающиеся суда и составы в соответствующих местах и на достаточном расстоянии от места аварии, для того, чтобы эти суда и составы могли своевременно принять необходимые меры.

6.1.3. Когда судно, состав или другое плавучее средство теряет какой-либо предмет, в результате чего может возникнуть препятствие и опасность для судоходства, судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие предприятия путевого хозяйства, а также органы охраны природы, если этот предмет является источником загрязнения, указав как можно точнее место, где потерян предмет. Он обязан, кроме того, по мере возможности, отметить это место вехой.

6.1.4. Когда судну или составу встречается неизвестное препятствие, загромождающее водный путь, судоводитель должен немедленно известить об этом ближайшие предприятия путевого хозяйства, указав как можно точнее место, где было обнаружено препятствие.

6.1.5. Если находящееся на мели или затонувшее судно, состав или другое плавучее средство, или потерянный судном, составом предмет полностью или частично загромождает или угрожает загромождить фарватер судовладелец судна, состава или другого плавучего средства должен принять все меры для освобождения фарватера в кратчайший срок.

6.1.6. Каждый судоводитель, находящийся поблизости от судна, состава или другого плавучего средства, потерпевшего аварию, связанную с опасностью для людей или создавшую угрозу загромождения фарватера обязан, поскольку это совместимо с безопасностью его собственного судна, немедленно оказать помощь.