

# МИНРЫБХОЗ СССР

## ПРИКАЗ

от 4 сентября 1972 года

### ПРАВИЛА СОВМЕСТНОГО ПЛАВАНИЯ И ПРОМЫСЛА СУДОВ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

(Извлечение)

#### 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие Правила устанавливают порядок совместного плавания и промысла судов флота рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов, ведущих лов и обработку рыбы, морского зверя и других морепродуктов в одном районе, и обязательны для выполнения экипажами судов, руководителями промысла и другими должностными лицами, занимающимися эксплуатацией флота. Выполнение этих Правил обязательно также при наличии на промысле судов иностранного флота.

1.2. Руководители промысла и другие должностные лица, которые несут ответственность за работу флота в море, обязаны строго требовать от капитанов судов выполнения настоящих Правил, Кодекса торгового мореплавания Союза ССР, Правил для предупреждения столкновений судов в море (ППСС) и других нормативных документов, в том числе международных конвенций и соглашений по вопросам рыболовства и мореплавания, участником которых является СССР.

1.3. Для совместного промысла в одном промысловом районе суда необходимо распределять на оперативные промысловые подразделения: экспедиции, флотилии, отряды и прочие по принадлежности судов рыбохозяйственным предприятиям и рыболовецким колхозам.

Одиночные суда в районе промысла и суда оперативной промразведки, за исключением занятых научно-поисковыми и экспериментальными работами по специальному заданию, поступают в подчинение руководителя промысла.

1.4. Руководство промысловой работой оперативных подразделений одного Главного управления рыбной промышленности бассейна осуществляет руководитель через флагманов подразделений в соответствии с Положением о флагманах и флагманских специалистах флота рыбной промышленности СССР.

1.5. В случае, когда в одном районе ведут промысел суда, принадлежащие двум или нескольким Главным управлениям рыбной промышленности бассейнов, общую координацию работы флота осуществляет Промысловый совет в соответствии с Положением о промысловом совете.

1.6. Руководители промысла и флагманы подразделений обязаны:

следить за изменениями режима плавания и рыболовства в районе промысла и своевременно оповещать об этом флот;

непрерывно осуществлять оперативное руководство и наблюдение за плаванием и промыслом судов в море и знать их местонахождение;

запрещать промысел и принимать меры к рассредоточению флота, если в районе промысла создается такая обстановка, что в результате концентрации флота оказывается невозможным соблюдать минимальные расстояния между судами и орудиями лова, установленные настоящими Правилами;

при ведении промысла в условиях ограниченной видимости устанавливать параллельные курсы траления и выводить из группы суда с неисправными радиолокаторами;

своевременно оповещать суда экспедиции о всех изменениях режима территориальных вод и специальных прибрежных зон иностранных государств, вблизи которых ведется промысел;

следить, чтобы каждое судно, находящееся на промысле, всегда имело отчетливо нанесенные в установленных местах присвоенные отличительные номера, знаки, надписи, а также окраску, предусмотренные Правилами окраски судов флота рыбной промышленности СССР;

в случае необходимости выставлять специальные суда-радиомаяки и выделять патрульные суда из состава промысловых при лове рыбы в районах промысла, прилегающих к границам территориальных вод и специальных прибрежных зон иностранных государств.

1.7. Руководители рыбохозяйственных предприятий и рыболовецких колхозов обязаны:

заблаговременно, до выхода судов из порта, обеспечивать их всеми видами снабжения, навигационными и промысловыми картами и пособиями;

перед выходом судов в район промысла обеспечить инструктаж капитанов и проверку знаний документов, регламентирующих порядок плавания и промысла применительно к району предстоящей работы, уточнить порядок перехода и связанные с этим вопросы.

1.8. Заходы судов флота рыбной промышленности в пределы территориальных вод и специальных прибрежных зон иностранных государств для промысла рыбы, морского зверя и других морепродуктов и их обработки, а также для производства грузовых операций, приема и передачи различного снабжения и людей с судна на судно запрещается, кроме случаев, специально предусмотренных соглашениями между СССР и иностранными государствами.

1.9. Ни одно судно не должно сбрасывать в море какие-либо предметы или вещества (за исключением аварийных случаев), которые могут помешать или причинить повреждения орудиям лова или рыболовным судам.

1.10. Суда, работающие с орудиями лова, и суда, следующие через район промысла,

должны производить маневры при расхождении согласно ППСС и настоящих Правил с таким расчетом, чтобы не мешать работе других судов или орудий лова и предпринимать все возможные действия к тому, чтобы обойти сети, яруса и другие небуксируемые орудия лова.

1.11. В случае, когда в одном районе ведут промысел суда различными орудиями лова, время промысла для различных орудий лова устанавливает руководитель промысла.

1.12. Суда, прибывающие в промысловые районы, где уже ведется активный лов или выставлены орудия лова, должны быть осведомлены через руководителя промысла, капитанов судов или любыми другими способами об особенностях работы в данном районе, о местоположении и протяженности выставленных в море орудий лова и действовать таким образом, чтобы не мешать и не препятствовать уже проводимым промысловым операциям.

1.13. Капитаны судов обязаны докладывать судовладельцу, руководителю промысла, представителю Госрыбфлотинспекции, находящемуся в районе промысла, и в бассейновую (районную) Госрыбфлотинспекцию об авариях и каждом промысловом происшествии.

1.14. Контроль за выполнением настоящих Правил, а также общий контроль за соблюдением правил судовождения и режима плавания и промысла осуществляется работниками Госрыбфлотинспекции Минрыбхоза СССР.

## **2. СОВМЕСТНЫЙ ПРОМЫСЕЛ РЫБЫ И МОРЕПРОДУКТОВ**

2.1. Рациональное размещение судов в промысловом районе, целесообразность и сроки использования разнотипных орудий лова и количества сетей устанавливаются руководителем промысла по согласованию с Промысловым советом.

Виды ставных орудий лова, размер ячеи, количество орудий лова, расстояние между ставными орудиями лова и сроки их работы в конкретном районе промысла определяются соответствующими правилами рыболовства, утвержденными Министерством рыбного хозяйства СССР.

2.2. Руководитель промысла на основании анализа промысловой обстановки и данных разведки дает указания флагманам подразделений о расстановке судов по районам промысла с учетом возможности размещения количества судов, обеспечивающего безопасное ведение промысла и промысловое маневрирование.

2.3. Флагманы подразделений производят расстановку судов непосредственно на месте промысла, учитывая при этом промысловую обстановку, состояние погоды и моря, географическое расположение промыслового района, а также дают указания о количестве сетей в дрейфтерном порядке, рекомендации по их ассортименту и длине поводцов, глубине и курсу траления и исходные данные по другим видам орудий лова.

2.4. При выборе места для выметывания дрейфующих орудий лова капитан судна должен учитывать расположение находящихся поблизости других промысловых судов и их орудий лова, состояние погоды и моря, а также прогноз погоды, течение и границы

запретных районов плавания и промысла с тем, чтобы исключить случаи сцепления орудий лова и заноса их в эти районы. Непосредственно перед началом спуска орудий лова должны быть с достаточной точностью определены и записаны в судовой журнал координаты судна.

2.5. Выметка дрейфующих орудий лова должна производиться с таким расчетом, чтобы между выметанными орудиями лова и ближайшими судами, а также между выметанными орудиями лова других судов расстояние было не менее 5 кбт. Суда с большей парусностью должны метать дрейфующие орудия лова под ветром у судов с меньшей парусностью. При ветре свыше 4 баллов дрейфующие орудия лова рекомендуется выметывать по ветру.

2.6. В условиях ограниченной видимости (туман, снегопад и т.п.) перед выметыванием дрейфующих орудий лова капитан судна обязан предварительно обследовать место для выметывания на расстоянии по курсу вымета снастей не менее двух длин своего порядка и не менее 5 кбт с каждого борта.

2.7. Время начала и окончания выметки дрейфующих орудий лова с обязательным указанием направления выметанного порядка, своих координат, пеленгов и расстояний до находящихся вблизи судов и их орудий лова должны быть записаны в судовой и промысловый журналы.

2.8. Запрещается выметка дрейфующих орудий лова вблизи каналов, фарватеров, проливов, через которые осуществляется интенсивное движение судов и в районах рекомендованных курсов.

2.9. В районах, где суда ведут промысел пассивными орудиями лова в составе группы, промысел активными орудиями лова должен вестись в установленное время. По окончании этого времени промысел активными орудиями лова разрешается вести не ближе 3 миль от ближайшего судна или пассивного орудия лова.

2.10. При дальности видимости менее 5 кбт работа судов близнецовыми тралами и кошельковыми неводами в группе других промысловых судов запрещается.

2.11. При спуске и подъеме тралящих орудий лова, а также во время движения судов с ними, следует вести особо тщательное наблюдение за окружающей обстановкой и своевременно принимать меры по предупреждению столкновений судов и повреждений орудий лова.

2.12. Флагманы подразделений для предупреждения сцепления тралящих орудий лова при совместной работе судов устанавливают курсы траления, сообразуясь с гидрометеорологической и промысловой обстановкой, а капитаны судов обязаны строго их придерживаться.

При совместной работе крупнотоннажных и малых судов в одном районе, когда последние из-за ухудшения погоды не могут работать, малые суда должны выходить из этого района, чтобы не мешать крупнотоннажным судам продолжать промысел.

2.13. Расхождение судов, занятых ловлей рыбы или других видов морепродуктов, должно производиться в соответствии с ППСС. При маневрировании необходимо учитывать, что суда с пассивными орудиями лова являются менее маневренными и имеют преимущество

перед судами с активными орудиями лова.

2.14. При следовании пересекающимися курсами судно, уступающее дорогу, не должно проходить по корме судна с тралящим орудием лова, которому оно уступает дорогу, в расстоянии менее 4 кбт.

2.15. Суда, следующие прямо или почти прямо друг на друга с тралящими орудиями лова, должны уклоняться вправо так, чтобы траверзное расстояние между ними в момент расхождения было не менее 2 кбт и следовать после расхождения таким образом, чтобы исключить возможность сцепления орудиями лова.

2.16. Суда, следующие с тралящими орудиями лова на параллельных курсах, могут производить маневр обгона при условии, что траверзное расстояние между ними будет не менее 2 кбт.

2.17. Поворот судна, следующего с тралящим орудием лова, может быть произведен только в сторону, где отсутствуют другие суда. Поворот судна запрещается, если это мешает движению других судов, занятых тралением.

2.18. Подходить к судну, спускающему или поднимающему орудия лова, ближе чем на 2 кбт запрещается.

2.19. При совместной работе судов с бортовыми и кормовыми типами тралящих орудий лова и судов, занятых ловом рыбы близнецовыми тралами, следует вести особо тщательное наблюдение за огнями и сигналами, чтобы избежать прохождения между судами, работающими в паре близнецовыми тралами.

2.20. При выборе места и направления для спуска трала, замата кошелькового невода или снюрревода капитаны не должны мешать работе других судов, следующих с тралящими орудиями лова, а также лежащих в дрейфе и занимающихся их подъемом.

2.21. Запрещается производить вытравливание ваеров, начинать подъем трала, замат кошелькового невода или снюрревода по носу судна, следующего с тралящим орудием лова, если расстояние до него менее 1 мили.

В случае срочной необходимости подъема трала (задев, выход из строя рулевого устройства, остановка главного двигателя) следует всеми имеющимися средствами предупредить об этом сзади идущее судно и находящиеся вблизи суда.

2.22. При работе кошельковым неводом, снюрреводом или закидным неводом суда должны рассчитывать свой маневр так, чтобы после замата расстояние между их орудиями лова и между судами было не менее 5 кбт.

2.23. В случае, когда у одного косяка рыбы окажется несколько судов с кошельковыми неводами или разноглубинными тралами, очередность замата и траления устанавливает флагман подразделения или капитан судна, подошедшего к данному косяку рыбы первым.

2.24. При одновременном подходе судов к косяку и отсутствии флагмана и авианаводки первым начинает прицельное траление или замат кошелькового невода судно, которое выходит к косяку на ветер. В штилевую погоду или, если таких судов окажется более одного, то суда, видящие справа от себя другие суда, уступают им первое траление или

замет.

2.25. При лове рыбы с помощью электрического света с постановкой судна на якорь и применением подводного источника света капитаны должны выбирать место для постановки судна на якорь с таким расчетом, чтобы расстояние между ближайшими судами, производящими лов рыбы, было не менее 2 кбт.

2.26. При лове рыбы с применением надводных источников света капитаны судов должны выбирать место для выметывания дрейфующих ловушек с таким расчетом, чтобы с учетом силы и направления ветра, дрейфа своего судна и других судов, расстояние между судами было не менее 5 кбт.

2.27. Во время поиска или перехода запрещается проходить вблизи судна, производящего лов рыбы с помощью электрического света, на расстоянии менее 1 кбт и включать при этом палубное освещение и прожекторы, а мимо судов, занятых ловом сайры, на расстоянии менее 5 кбт, а также направлять луч прожектора в направлении этих судов.

2.28. В районе работы судов с дрейфующими и тралящими орудиями лова запрещается становиться на якорь и ложиться в дрейф для производства работ, за исключением аварийных случаев, о чем надлежит сообщить руководителю промысла.

2.29. Капитаны судов во время плавания и промысла в открытом море обязаны принимать все необходимые меры, исключающие сцепления и повреждения орудий лова. Капитаны судов, допустившие по своей вине сцепление орудий лова, должны принять все меры к их распутыванию, а в случае повреждений орудий лова по их вине несут материальную ответственность за причиненные убытки.

2.30. Сцепившиеся орудия лова двух или нескольких судов, по согласованию капитанов этих судов, выбираются на борт того судна, где их удобнее распутывать. В то же время ни одна из сторон не освобождается от принятия мер по распутыванию орудий лова.

2.31. При распутывании двух или нескольких орудий лова капитаны судов не имеют права без согласия сторон наносить какие-либо повреждения орудиям лова, принадлежащим другим судам, если это не вызывается необходимостью обеспечения безопасности судов.

2.32. Во всех случаях, когда произошло сцепление орудий лова, судно, в результате действий которого произошло это сцепление, должно предпринимать все необходимые меры для того, чтобы свести к минимуму повреждения, которые могут быть причинены орудиям лова другого судна. Одновременно рыболовное судно, орудия лова которого оказались зацепленными, не должно предпринимать действия, которые могут увеличить ущерб.

2.33. Когда рыболовное судно, занятое тралением или ведущее промысел другими орудиями лова, находящимися в движении, зацепляет судно, которое по необходимости стоит на якоре или дрейфует в районе промысла, оба эти судна должны рассматриваться как находящиеся в трудном положении. Оба судна должны немедленно предпринять меры для разъединения таким способом, при котором возможность повреждения будет сведена к минимуму. После разъединения капитан судна, занятого промыслом, должен убедиться в безопасном состоянии другого судна и его экипажа, и только после этого может покинуть район происшествия.

2.34. Когда судно зацепляется с другим, то судно, находящееся в затруднительном положении, должно немедленно выпустить белую ракету и затем дать другому судну сигнал по Международному своду сигналов L (Л) - "Вы должны немедленно остановить ваше судно" и действовать в соответствии с п.2.33.

2.35. В случае обнаружения в море плавающего утерянного орудия лова или части его капитан судна, обнаружившего орудие лова, должен оповестить владельца по радио и при возможности поднять орудия лова на борт своего судна.

Все поднятое промысловое вооружение должно быть сохранено и при первой возможности возвращено владельцу. Передача найденного промыслового вооружения производится по акту, в котором указывается перечень вооружения, процент его годности, дата и место обнаружения, а также время, затраченное на подъем этого вооружения.

2.36. В случае, если по каким-либо причинам возвращение спасенного промыслового вооружения непосредственно владельцу окажется невозможным, капитан судна обязан сдать его на плавбазу или рыбохозяйственной организации при первом заходе в порт.

Капитан плавбазы или руководитель рыбохозяйственной организации, принявшей промысловое вооружение, извещает об этом владельца, который должен получить его в возможно короткий срок.

2.37. Споры между сторонами об ответственности за причиненный ущерб передаются на разрешение вышестоящей организации рыбного хозяйства или Морской арбитражной комиссии в Москве.

В случае возникновения спора с иностранными судами об ответственности за повреждение орудий лова или судов следует, если иное не предусмотрено действующими международными соглашениями, в которых участвует СССР, настаивать перед капитанами иностранных судов о передаче спора на разрешение в Морскую арбитражную комиссию в Москве, запрашивая у капитанов этих судов согласие, подтвержденное письменно или по радио.

Обязанности капитанов по закреплению доказательств и оформлению документов при повреждениях орудия лова даны в приложении к настоящим Правилам.

## **4. СИГНАЛЫ И ОГНИ ПРИ СОВМЕСТНОМ ПРОМЫСЛЕ**

4.1. Все суда при совместном промысле обязаны строго соблюдать Правила для предупреждения столкновения судов в море (ППСС), а также нести дополнительные огни и знаки и подавать звуковые сигналы для обозначения состояния орудий лова с целью предотвращения их повреждений или аварий судов в ходе промысловых операций.

4.2. Дополнительные огни должны выставляться с захода и до восхода солнца, а также могут быть выставлены в светлое время суток в условиях ограниченной видимости и при всех других обстоятельствах, когда это представляется необходимым при ведении промысла группой. В это время никакие другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные огни, или уменьшают видимость и отличительный характер таковых, или мешают поддерживать должный обзор, не должны выставляться.

4.3. Дополнительные огни должны помещаться там, где они лучше всего видны, и находиться на расстоянии не менее 0,91 м друг от друга. Нижний из этих огней должен находиться не менее 1,5 м над бортовыми отличительными огнями, а на судах длиной менее 12,19 м не менее 1,5 м над планширем. Дополнительные огни должны быть видны на расстоянии не менее 1 мили вокруг по всему горизонту, насколько это возможно, но их видимость должна быть меньше видимости рыболовных огней, выставляемых в соответствии с ППСС.

4.4. Суда, занятые ловом рыбы близнецовым тралом, когда они оба заняты в парном тралении, дополнительно к огням и знакам, предписанным ППСС для судов, занятых ловом рыбы, должны нести в свое время суток флаг по МСС\* Т(Т) - "Держитесь в стороне от меня, я произвожу парное траление", поднимаемый на фок-мачте, а в темное время суток показывает луч прожектора, направленный вперед и в сторону судна, работающего в паре.

-----  
\* Здесь и далее все флажные сигналы даются по МСС.

4.5. Суда, занятые ловом рыбы кошельковым неводом, должны показывать два огня янтарного цвета, расположенные вертикально один над другим. Эти огни должны попеременно мигать с частотой примерно один раз в секунду таким образом, чтобы верхний огонь загорался в то время, когда нижний гаснет и наоборот. Эти огни должны показываться только в то время, когда свободное продвижение судна затруднено вследствие работы его орудий лова, предупреждая тем самым другие суда держаться в стороне от него.

4.6. Суда, занятые ловом рыбы тралящими орудиями, сетями или ярусными крючковыми снастями, когда они производят спуск или подъем орудий лова, помимо огней и знаков, предусмотренных ППСС для судов, занятых ловом рыбы, должны показывать:

а) с момента начала и до момента окончания спуска (постановки) орудий лова в светлое время суток флаг Z(З) - "Я выметываю сети", а в темное время суток - два белых огня, расположенные вертикально один над другим.

Моментом начала спуска (постановки) орудий лова следует называть тот момент, когда любое орудие лова, часть его или часть его вооружения вывалены за борт на воду с целью приведения его в рабочее состояние.

Моментом окончания спуска (постановки) орудий лова является тот момент, когда орудие лова и его вооружение полностью спущены за борт и находятся в рабочем состоянии.

б) с момента начала и до момента окончания подъема (выборки) орудий лова в светлое время суток флаг G(Г) - "Я выбираю сети", а в темное время суток - белый огонь над красным, расположенные вертикально.

Моментом начала подъема (выборки) орудий лова следует называть тот момент, когда орудия лова, их часть или часть их вооружения начинают поднимать на борт судна с целью подъема улова.

Моментом окончания подъема (выборки) орудий лова следует называть тот момент, когда орудия лова и их вооружение полностью подняты на борт судна.

4.7. Суда, занятые ловом рыбы и остановившиеся вследствие того, что их орудия лова зацепились за подводное препятствие или легли на грунт от чрезмерного улова, или же вследствие сцепления орудий лова, помимо опознавательных огней и знаков, предписанных ППСС для этих судов, должны в светлое время суток поднимать флаг Р (П) - "Мои сети зацепились за препятствие", а в темное время суток нести два красных огня, расположенных вертикально один над другим.

4.8. Во время тумана, мглы, снегопада, сильного ливня или при других любых условиях, таким же образом ограничивающих видимость днем или ночью, суда, занятые ловом рыбы, должны подавать через промежутки не более 1 мин три последовательных звуковых сигнала: один продолжительный и вслед за ним два коротких. В дополнение к указанному сигналу рыболовные суда должны подавать через промежуток времени 4-6 секунд одним из трех сигналов Международного свода сигналов 1969 г., указывающий на характер действий судна, а именно: два длинных и один короткий звук при выборке снастей; два длинных и два коротких звука при выметке снастей; один короткий, два длинных и один короткий звук в случае, если снасти зацепились за препятствие.

4.9. Сети или яруса, дрейфующие в море, должны иметь на своем свободном конце и на расстоянии от судна не более чем 2 мили буй с шестом высотой не менее 2 м от поверхности буя. На шесте должен быть вывешен флажок размером 0,5x0,3 м или радиолокационный отражатель, а в темное время суток выставляться белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль в условиях хорошей видимости.

4.10. Концы сетей, ярусов и других орудий лова, выставляемых на якорях в море (ставные орудия лова), должны иметь буи с шестами высотой не менее 2 м от поверхности буя. На шестах должны быть вывешены флажки размером 0,5x0,3 м или радиолокационные отражатели, а в темное время суток выставляться белые огни, достаточные для обозначения положения и протяженности орудий лова. Такие огни должны быть видимы по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль в условиях хорошей видимости.

4.11. В светлое время суток буй, расположенный на самом западном (половина компасного круга от юга через запад, включая конечную точку севера) конце такого орудия, простирающегося в горизонтальном направлении в море, должен быть снабжен двумя флажками размером 0,5x0,3 м, установленными один над другим, или одним таким флажком и радиолокационным отражателем, а буй, расположенный на самом восточном (половина компасного круга от севера через восток, включая конечную точку юга) конце, должен быть снабжен одним таким же флажком или радиолокационным отражателем. В темное время суток буй на самом западном конце должен иметь два белых огня, видимых вокруг по всему горизонту, а буй на самом восточном конце - один такой же белый огонь. В дополнение к этому, по одному бую, снабженному одним флажком или радиолокационным отражателем в светлое время суток и одним белым огнем в темное время суток, может быть установлено на расстоянии 70-100 м от каждого конечного буя для обозначения направления орудий лова.

4.12. На ставных орудиях лова, простирающихся в длину более чем на одну милю, должны ставиться дополнительно такие же буи на расстоянии не более 1 мили от концевого буя с таким расчетом, чтобы никакая часть орудия лова длиной в одну милю или более не оставалась без опознавательных знаков. В светлое время суток каждый буй должен быть снабжен флажком размером 0,5x0,3 м или радиолокационным отражателем,

а в темное время суток возможно большее количество буюв должно иметь белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту с дальностью видимости не менее 1 мили. Ни в коем случае расстояние между двумя огнями на одном и том же орудии лова не должно превышать 2 миль.

4.13. Судно, находящееся в дрейфе с дрейфующими орудиями лова, при приближении судов или дрейфующих орудий лова других судов обязано показывать направление на свои орудия лова лучом прожектора или выстреливанием белых ракет или другими возможными средствами и способами, которые не могли бы быть приняты за сигналы бедствия или другие сигналы.

4.14. Патрульные суда, суда-радиомаяки или любые другие суда, находящиеся вблизи границ района, в котором запрещен рыбный или иной промысел, обязаны при приближении других промысловых судов, с целью обращения их внимания, поднимать в светлое время суток двухфлажный сигнал TW (ТВ) - "Внимание! Вы находитесь вблизи границ района, в котором запрещен рыбный промысел", а в темное время суток сообщать об этом по радиотелефону и средствами световой сигнализации.

4.15. Никакие другие световые сигналы не должны применяться, кроме предусмотренных Правилами для предупреждения столкновения судов в море и Международным сводом сигналов.

## **5. ОРГАНИЗАЦИЯ СОВМЕСТНОГО ПЛАВАНИЯ И ПРОМЫСЛА ПРИ АВИАЦИОННОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ**

5.1. В районах, где для разведки промысловых скоплений рыбы и морского зверя, а также для наводки промысловых судов на эти скопления применяют специальные самолеты и вертолеты, промысловые суда должны быть оборудованы средствами надежной прямой радиотелефонной связи с этими летательными аппаратами.

5.2. На каждом промысловом судне, работающем в районе действия самолетов и вертолетов авиаразведки, в носовой части верхней палубы или на люке трюма должен быть нанесен белой краской бортовой номер судна, отчетливо видимый с самолета или вертолета.

5.3. При обнаружении самолетом или вертолетом промыслового скопления рыбы или морского зверя летчик-наблюдатель сообщает по радио руководителю промысла координаты места и сбрасывает вымпел со схемой перемещения косяка рыбы и расположения его относительно судна, а на обнаруженное скопление рыбы сбрасывает буй.

5.4. При наводке промысловых судов самолетами или вертолетами очередность подхода подразделений промысловых судов к косяку рыбы устанавливает руководитель промысла, а очередность замата орудий лова судном определяет летчик-наблюдатель.

5.5. Капитан наводимого судна обязан выполнять указания летчика-наблюдателя. Остальные суда, находящиеся в это время на данном скоплении рыбы и производящие замет самостоятельно, ни в коем случае не должны мешать маневру судна, наводимого самолетом или вертолетом.

**ОБЯЗАННОСТИ КАПИТАНОВ  
ПО ЗАКРЕПЛЕНИЮ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ И ОФОРМЛЕНИЮ  
ДОКУМЕНТОВ ПРИ ПОВРЕЖДЕНИЯХ ОРУДИЙ ЛОВА**

Капитан судна, орудиям лова которого причинен ущерб, обязан в кратчайший срок с момента обнаружения повреждения или утраты орудий лова сообщить об этом судовладельцу, руководителю промысла, представителю Госрыбфлотинспекции, находящемуся в районе промысла, и в бассейновую (районную) Госрыбфлотинспекцию по принадлежности судна.

Независимо от причины возникновения претензии капитан обязан документально закрепить наиболее достоверные доказательства случившегося.

Таковыми доказательствами являются:

подробные записи в судовом журнале обо всех обстоятельствах промыслового происшествия и действиях экипажа по предотвращению этого происшествия и по ликвидации его последствий;

записи в машинном журнале о режиме работы главного двигателя перед происшествием и в момент его;

записи в журнале судовой электростанции обо всей относящейся к происшествию радиокорреспонденции;

записи в промысловом журнале о времени постановки и выборки орудий лова, режимах промысловой работы и размерах улова;

объяснительные записки свидетелей и лиц, причастных к промысловому происшествию, акты, схемы взаимного расположения судов и их орудий лова до, в момент и после промыслового происшествия, копии радиограмм.

Кроме того, капитан судна обязан составить акт, отражающий обстоятельства промыслового происшествия, характер и примерный объем повреждений и убытков, за подписями назначенных капитаном лиц судового экипажа и, по возможности, представителей другой стороны и свидетелей. При невозможности подписания акта капитанами-участниками или свидетелями промыслового происшествия сообщить им по радио краткое содержание акта с просьбой радировать свое согласие с ним или мотивированное несогласие в той или иной части.

Меры, принимаемые для установления связи, должны быть зафиксированы в судовом журнале и в журнале судовой радиостанции. Необходимо проследить за тем, чтобы изложенные в судовом журнале и акте обстоятельства подтверждались относящимися к промысловому происшествию записями в машинном и других журналах.

При занесении в судовой журнал и акт обстоятельств происшествия в числе других необходимых сведений надлежит обязательно фиксировать:

применяемые орудия лова;

при применении буксирных снастей - курс и скорость судна, а при дрейфующих - направление и скорость дрейфа;

направление выметки (постановки) орудий лова, расстояние, на которое они простираются, дистанции до судна (судов) и их снастей в момент выметки (постановки) и впоследствии - до момента происшествия;

огни и знаки, поднятые на судах обеих сторон и на их орудиях лова;

гидрометеобстановку при возникновении происшествия;

какие и какими средствами подавались звуковые сигналы и какие были слышны;

меры предупреждения, даваемые судну другой стороны для предотвращения промыслового происшествия и собственные меры предотвращения происшествия и его последствий.

Достоверность доказательств определяется прежде всего их объективностью и согласованностью во времени и по содержанию. В связи с этим капитан судна обязан также проверить точность согласования курсографа с гирокомпасом и судовым часами и при выявлении расхождения определить ее величину, сделав соответствующую запись в судовом журнале и на ленте курсографа. В случае рассогласования часов на мостике и в машинном отделении, об этом также должна быть сделана запись в судовом журнале. Необходимо всесторонне обсудить с командным составом судна и другими членами экипажа все обстоятельства промыслового происшествия и продумать действия по его оформлению.

При оформлении промыслового происшествия необходимо иметь в виду, что в случае причинения ущерба орудиям лова каким-либо судном, ответственность возлагается на него в том случае, если он не докажет, что:

ущерб причинен при не зависящих от него обстоятельствах;

ущерб причинен не по его вине;

он действовал в соответствии с положениями, обеспечивающими безопасность ведения промысловых операций, и сделал все возможное, чтобы избежать повреждений;

судно, чьим орудиям лова нанесен ущерб, нарушило требования безопасности ведения промысла.

При возникновении промыслового происшествия с участием иностранного судна капитан советского судна обязан с соблюдением требований международных конвенций, соглашений и общепризнанных международных обычаев предпринять ряд мер, которые в дальнейшем могут иметь процессуальное значение при рассмотрении претензий и исков к иностранным судовладельцам.

Кроме указанных выше мероприятий, капитан советского судна должен:  
установить название и тип иностранного судна, его порт приписки, флаг и судовладельца;

предложить капитану иностранного судна подписать соглашение о рассмотрении дела в  
Морской арбитражной комиссии в Москве;

проверить, имелась ли маркировка на рыболовных снастях, выметанных в море  
иностранном судном, и подробно описать ее в судовом журнале;

не позднее 24 ч с момента захода в советский порт заявить в местной нотариальной  
конторе морской протест, а при заходе в иностранный порт - сделать заявление морского  
протеста советскому консулу или другому органу, уполномоченному оформлять морские  
протесты по местным законам.

Заявление о морском протесте должно давать достаточно ясное представление обо всех  
мерах, принятых капитаном судна для избежания промыслового происшествия.

Капитан советского судна, считая виновным в повреждении или уничтожении орудий  
лова иностранное судно, должен сделать капитану последнего, если позволяют  
обстоятельства, заявление об ответственности за повреждение, указав размер убытка,  
понесенного владельцем советского судна вследствие промыслового происшествия.

Капитан судна, орудиям которого причинен ущерб, обязан представить бассейновой  
(районной) Госрыбфлотинспекции при первой возможности следующие документы:

акт о промысловом происшествии;

выписки из судового, машинного журнала и журнала судовой радиостанции, а также  
схемы расположения судов и орудий лова за время, позволяющее дать наиболее  
объективную оценку происшествию;

показания очевидцев промыслового происшествия;

другие материалы, относящиеся к происшествию.

Капитаны судов-участников промыслового происшествия, орудиям лова которых не  
причинен ущерб, обязаны представить по требованию Госрыбфлотинспекции  
необходимые документы.

Капитаны судов флота рыбной промышленности за скрывание случаев повреждений орудий  
лова других промысловых судов и фальсификацию документов, связанных с  
промысловым происшествием, несут ответственность в соответствии с действующим  
законодательством.

Текст документа сверен по:  
"Сборник документов по  
безопасности мореплавания  
и ведения промысла",

Ленинград,

"Транспорт",

1982

год